

Coufil des ans

Bulletin de la Société historique de Bellechasse

Numéro Spécial

Le phare de
l'îlet de Bellechasse

par Jean-Coutier

Vol. 23 - n° 5 - Spécial 2011 7\$





Conseil d'administration

président: Jean-Pierre Lamonde, 418 887-3761
lamondej@globetrotter.net

vice-président: Pierre Prévost, 418 882-3528
marie-josée.deschenes@globetrotter.net

trésorière: Gisèle Lamonde, 418 887-3761
gisele.lamonde@globetrotter.net

secrétaire: Nicole Picard, 418 837-9768
picard.tardif@sympatico.ca

Lise Fleury-Gosselin: 418 887- 6030
fleuryl@globetrotter.net

Réjean Bilodeau: 418 789- 3664

Paul St-Arnaud: 418 884-4128
paulst-arnaud3@gmail.com

Yvan De Blois: 418 883-3056
ydeblois@globetrotter.net

Conrad Paré: 418 887-3238
Conpar@globetrotter.net

Claude Gignac: 418 789-2990

Membres d'honneur

0006 André Beaudoin

0008 Claude Lachance

0016 Fernand Breton

0019 Benoît Lacroix

0038 Claudette Breton

0162 Charles-Henri Bélanger

0131 Conrad Paré

Territoire

Armagh, Beaumont, Buckland, Honfleur, La Durantaye, Saint-Anselme, Saint-Camille, Saint-Charles, Sainte-Claire, Saint-Damien, Saint-Gervais, Saint-Henri, Saint-Lazare, Saint-Léon-de-Standon, Saint-Magloire, Saint-Malachie, Saint-Michel, Saint-Nazaire, Saint-Nérée, Saint-Philémon, Saint-Raphaël, Sainte-Sabine, Saint-Vallier.

Responsable de la publication: Société historique de Bellechasse

Rédacteur en Chef : Jean-Claude Tardif

Équipe éditoriale : Pierre Prévost, Claude Gignac, Jean-Pierre Lamonde, Yvan de Blois et Conrad Paré.

Inscription et renouvellement : Lise Gosselin

Révision des textes : Louise MacDonald

Conception graphique : Julien Fontaine - julien.fontaine278@gmail.com



Couverture:

Le phare de l'Îlet Bellechasse
Collection Jean-Louis Gaumond



Voilier à l'ancre du côté Sud du phare en 1962. Photo : Collection Pierre Boisvert

Remerciements

Lorsque mon ami Jean-Claude Tardif, rédacteur en chef de la revue « Au fil des ans » pour la Société historique de Bellechasse, m'a demandé d'écrire un article à propos du phare de la petite île de cette région, j'ai accepté immédiatement. Je savais que la première lumière érigée sur l'île de Bellechasse faisait partie des cinq phares que Louis Déry avait construits en 1861 et 1862. Je savais également qu'il ne restait aujourd'hui, qu'une tour à claire-voie comme amer lumineux. L'histoire de ce site entre ces deux moments, m'était entièrement inconnue. J'ai cependant eu la chance de retrouver M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien de ce phare. Jean-Louis a généreusement partagé avec moi ses connaissances, anecdotes et photos d'époque. D'un simple article occupant une demie-page de la revue, je suis passé rapidement à une revue entière, un numéro spécial.

Il y a très peu d'information écrite à propos de ce phare. J'espère que ma modeste contribution permettra de ne pas oublier cette petite structure blanche, ses gardiens et leurs familles qui ont participé à garder notre fleuve sécuritaire pour tous les marins.

Je désire en premier lieu remercier Jean-Claude Tardif pour m'avoir lancé ce défi d'écrire un texte à propos d'un des phares disparus de notre fleuve Saint-Laurent.

Je désire aussi remercier celles et ceux qui m'ont aidé à réaliser ce petit recueil historique. Mes remerciements vont à : Jean-Louis Gaumond, Denise Proulx, Donald Moffet, Robert Delisle, Pierre Boisvert, Jean-Pierre Charest, André Ruest et mon épouse Marion Fontaine.

Jean Cloutier

Cotisation annuelle: 25 \$

Adresse postale: 8, avenue Commerciale, Saint-Charles, GOR 2T0

Courriel: redaction@shbellechasse.com

Site Web: www.shbellechasse.com

Dépôt légal:

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2006 ISSN
D381 079

Les textes publiés dans cette revue sont la responsabilité de leurs auteurs.

Le masculin est utilisé sans aucune discrimination et uniquement dans le but d'alléger le texte.

La rédaction se réserve le droit d'adapter les textes pour leur publication. Sauf exception, Au fil des ans est publié quatre fois l'an.

La Société historique de Bellechasse, incorporée en 1985, est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

Nom pour une île

Près de la côte Sud du Saint-Laurent, en face du village de Berthier-sur-Mer vous pouvez apercevoir un cran rocheux à faible distance de la rive. Ne vous surprenez pas, c'est seulement cela, l'île de Bellechasse.

Une longue crête de roc étroite et dénudée de végétation, faisant environ 560 mètres de longueur. Dans un vieux manuel d'instruction aux pilotes, elle est décrite comme suit : «*Three principal and several small rocks joined together at low water; it is 3 cables long. N.E. By E ¾ E, and narrow.*»¹

Trois principaux rochers et plusieurs autres roches reliés ensemble à la mer basse. C'est probablement la raison pour laquelle les gens du coin ont depuis toujours fait référence aux «Islets de Bellechasse». Lors des grandes marées, l'eau se rejoint dans les parties les plus basses de l'île, la divisant

pratiquement en trois îlots, d'où le nom des îslets. Dans le livre de toponymie « Noms et lieux du Québec » nous pouvons découvrir l'origine du nom de cette île du Saint-Laurent.

« *Île de Bellechasse, cette Île étroite et rocheuse qui reçut de Champlain le nom d'Isle de Chasse parce qu'il la tenait pour excellent endroit de chasse, ...* »²

Tous les écrits consultés sur le sujet adhèrent à cette explication. Toutefois, lorsque l'on voit l'île en question, il y a de quoi être sceptique face à cette explication un peu simpliste. J'ai de la difficulté à imaginer que des arbres aient pu un jour pousser sur ce cordeau de roches. Mais imaginons quand même l'île dans ses meilleures années avec une flore dense et touffue, et même là, elle n'aurait pas pu être considérée comme giboyeuse. Elle ne peut accueillir aucun animal qui hiberne tel que marmotte, mouffette,

ours, etc... Car ces animaux dorment au moment où il serait possible de traverser sur la glace. Un lièvre aurait besoin d'équipement de forage pour y faire un terrier. Donc, s'il n'y a pas de lièvre, il n'y a pas de renard, de coyote ou de loup. Un couple de chevreuil a besoin de beaucoup plus de terrain pour s'épanouir que ce que l'île peut offrir. Finalement, il ne reste que des mulots et des oiseaux... Pas de quoi faire une belle chasse ! Le seul type de chasse probable aurait été la chasse aux oiseaux migrateurs. Étant donné que même à la marée basse, il n'y a pas de grève avec boue, herbes et nourriture, il n'y a donc aucun intérêt pour ces oiseaux. Ce que le fils du dernier gardien confirme en disant :

« *Les oies n'arrêtaient pas là !* »³

Lorraine Guay raconte dans le livre « À la découverte des îles du Saint-Laurent » : « *... plus en amont, Champlain notera en 1608 que les îles de l'archipel de l'île aux Grues contiennent « force gibier » ; d'ailleurs l'auteur (Champlain) signalera sur sa carte de 1632 une île située en face de Saint-Valier « Isle de Chasse » (aujourd'hui Bellechasse), car il considère ce lieu excellent pour la chasse.* »⁴

Si c'est l'archipel de l'île aux Grues qui est bonne pour la chasse, pourquoi nommer une toute petite île, près de la terre Sud, en face de Berthier, île de Chasse ? De plus, cela ne se dit pas très bien, pourquoi pas île de la Chasse ou île à la Chasse ?

J'ai une théorie personnelle, sans prétention, mais non approuvée à ce sujet.

En 1602, le Sieur Aymard de Chaste, chevalier de Malte et gouverneur de Dieppe fonde la Compagnie de la Nouvelle-France. En 1603, le roi de France, Henri IV, concède aux administrateurs de la Compagnie de la Nouvelle-France le droit exclusif de faire la traite des fourrures sur les côtes du Saint-Laurent pendant une



Vue aérienne de l'île de Bellechasse en 2011. - Photo : Jean Cloutier

1. St-Lawrence river pilot below Quebec, 1929 page : 125
2. Noms et lieux du Québec, Toponymie page : 56
3. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumont, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011
4. À la découverte des îles du Saint-Laurent page : 133



Partie de la carte de Nicola Bellin en 1761. Sur cette carte marine, l'île de Bellechasse est représentée par trois gros cailloux et quelques roches. Le secteur a probablement été cartographié lors des mers hautes.

décennie. Toutefois elle devait respecter la condition d'y amener 60 colons chaque année. Alors le Sieur de Chaste, anxieux de fonder au Canada une colonie durable confiée à Samuel de Champlain et François Gravé Du Pont la mission d'explorer ce pays trop peu connu, avant d'y envoyer des colons. Lors du retour de Champlain en France, ce dernier constata que son mécène était décédé entre-temps.

Le remplaçant pour diriger la compagnie est Pierre Dugua de Mons, qui avait eu une mauvaise expérience à Tadoussac; il préféra explorer la région de l'Acadie. L'exploration acadienne n'a pas été un succès et, en 1608, Champlain est de retour sur le Saint-Laurent et fonde Québec. C'est probablement pendant ce voyage que Champlain a nommé l'île de chasse ou plutôt l'île de Chaste, en l'honneur du Sieur Aymard de Chaste qui l'avait enrôlé pour son premier voyage. Avec le temps, de Chaste devint de chasse et plus tard Bellechasse. Le nom d'un lieu qui a presque 400 ans a beaucoup de chance d'être modifié au fil des ans. D'ailleurs M. Poirier stipule dans le livre *Toponymie, Mé-*

thode d'enquête : « Il y a plusieurs noms de lieux canadiens qui se sont altérés et même transformés depuis trois siècles. Leurs usages n'ayant été d'abord qu'oral, ils se sont transmis de bouche à oreille et se sont déformés. Les modifications sont parfois si inattendues qu'il n'y a plus aucun rapport entre la forme actuelle et le nom primitif. »⁵

Je ne suis pas historien ou toponymiste et je laisserai à ceux-ci le soin d'explorer la question en profondeur. Il n'en demeure pas moins qu'il n'y a rien à chasser sur l'île de Bellechasse.

Le phare de l'île de Bellechasse

Le Canada possède le plus long littoral au monde (environ 244 000 kilomètres), le plus gros archipel au monde, des voies navigables intérieures s'étendant sur 3700 kilomètres du golfe du Saint-Laurent au lac Supérieur. Au cours des quatre derniers siècles, afin de favoriser une navigation sécuritaire, des centaines de phares et autres aides à la navigation terrestres furent érigés à des endroits stratégiques en plus des innombrables bouées et balises flottantes pla-

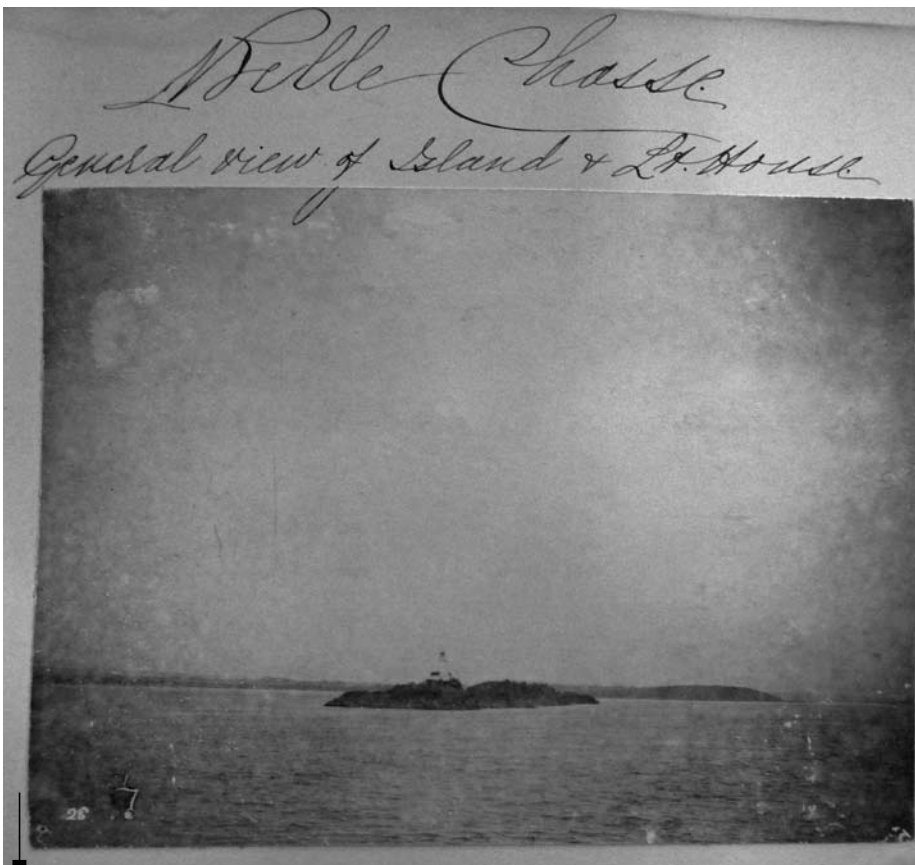
cées tout le long du littoral afin de guider les marins. La Chambre d'assemblée du Bas-Canada a créé, le 14 mai 1805, la Trinity House de Québec dans le but de régir le pilotage et de doter le Saint-Laurent d'une infrastructure d'aides à la navigation sécuritaire. Dès le 18 février 1806, la Trinity House de Québec propose la construction d'un premier phare. La construction de ce phare a débuté sur l'île Verte en 1806, et il est finalement allumé en 1809. Les ressources limitées de l'organisation n'ont pas permis la construction d'un deuxième phare tout de suite. Il aura fallu 21 ans avant qu'un deuxième phare ne soit allumé sur le fleuve, celui de Pointe-des-Monts, en 1830.

Dans les années 1840, le port de New-York devenait plus intéressant que le port de Montréal car il pouvait maintenant desservir les régions en amont de Montréal depuis la construction du canal Champlain et du canal Érié, accessible par la rivière Hudson. L'année 1840, marque aussi l'union du Bas et du Haut-Canada. Le gouvernement du nouveau Canada-uni avait tout intérêt à réduire le nombre de naufrages sur le Saint-Laurent s'il voulait continuer à opposer une compétition commerciale efficace au canal Érié. La Trinity House de Québec a donc fait construire trois phares pendant cette période, soit : Le Pilier de Pierre en 1843, le phare de l'île Bicquette en 1844 et le phare de l'île Rouge en 1848.

Vers le milieu du 19^{ème} siècle, il était évident que le développement économique de l'Amérique du Nord Britannique était en danger dû principalement à un système d'aides à la navigation dépassé. Ainsi en 1850, le Saint-Laurent est toujours le théâtre de nombreux naufrages. Cherchant à rendre la navigation plus sûre et ainsi diminuer les frais d'assurance pour les armateurs, William Hamilton Merritt, commissaire en chef des Travaux publics envoie un questionnaire à différents intervenants et autorités concernés par le problème pour ainsi trouver une solution.

Parmi les réponses des gens interpellés, le capitaine Edward Boxer, Maître

5. Toponymie, Méthode d'enquête page : 26



Phare de l'île de Bellechasse en 1890, vue de l'Est vers l'Ouest. Il est intéressant de noter qu'il n'y a pas de végétation sur l'île à cette époque. Photo : Archives nationales du Canada, Collection Ministère des transports.

de havre et Capitaine du port de Québec, écrit : « Conformément à la demande que vous m'avez faite de vous mander mon opinion sur les moyens qui pourraient me paraître nécessaires pour diminuer les frais de commerce vers le Saint-Laurent ; et jusqu'à quel point il est praticable d'en améliorer la navigation dangereuse : Comme il est de la plus grande importance pour le Canada d'attirer le commerce des lacs d'en haut des canaux américains vers les ports atlantiques par les eaux du Saint-Laurent (...) et je n'y vois pas meilleur moyen que l'établissement de phares plus nombreux dans le golfe et le fleuve (...) »⁶

Par la suite il recommande un certain nombre de phares dans le golfe et trois petits fanaux de havre répartis dans le chenal du Sud, sur l'île du Pot à l'Eau-de-Vie, la Grande Isle de Kamouraska et finalement l'île de Bellechasse.

L'honorable député du comté de Ri-

mouski, M. Joseph-Charles Taché propose lui aussi des endroits pour l'érection de phares.

« (...) Les autres phares qu'il serait nécessaire d'ériger, seraient, un sur le Cap-Rosier dans le district de Gaspé, un sur le Pot-à-l'Eau-de-Vie, un sur la Grosse île de Kamouraska et un sur les Ilets de Belle-Chasse (...) »⁷

Plusieurs autres recommandations dont les résultats étaient comparables ont été reçues par le Commissaire en Chef des travaux publics. Ce dernier a, par la suite, appuyé presque l'intégralité des listes de sites de phares proposés. Une dizaine d'années s'écoulèrent avant que ne débute la construction des petits phares du chenal du sud. La construction complexe et très coûteuse des phares prioritaires dans le golfe, tels que Cap-des-Rosiers, Belle-Isle, Pointe Amour et la Pointe Ouest d'Anticosti, ont retardé la construction des autres phares ré-

clamés. Aussitôt la construction de ces phares terminée, John Page, ingénieur en Chef des Travaux publics, commença à envisager la prochaine série de phares à construire selon les recommandations reçues dix ans plus tôt.

Finalement, en 1860 les entrepreneurs ont eu accès aux plans et devis afin de soumissionner pour la construction de six phares. Ces phares étaient tous situés sur des îles pour baliser le chenal du sud entre Québec et Rivière-du-Loup. Il y a eu dix-neuf soumissions qui ont été reçues avant la date limite du 14 juillet 1860 pour la construction des phares de la pointe Saint-Laurent sur l'île d'Orléans, de l'île de Bellechasse, de l'île aux Grues, de la Grande Île de Kamouraska, de l'île du Long Pèlerin et aussi de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie.

Le 16 juillet 1860. Louis Déry, entrepreneur de Québec qui avait été le plus bas soumissionnaire, se voyait octroyé le contrat pour construire cinq des phares proposés. La construction d'une tour lumineuse à la pointe Saint-Laurent ayant été reportée à plus tard.

Déry avait proposé la construction du phare du Pot à l'Eau-de-Vie pour la somme de \$2,000.00, tandis que la plus haute soumission était de \$3,996.00. Il proposa aussi \$2,000.00 pour la construction du phare de l'île du Long Pèlerin, soit \$2,600.00 de moins que la plus haute soumission. Pour le phare de la Grande île de Kamouraska, il demandait \$1,280.00 alors que le plus haut soumissionnaire demandait \$3,600.00. Le phare de l'île de Bellechasse avait été soumissionné à \$1,175.00 alors qu'un autre entrepreneur demandait \$5,150.00 pour la même construction. Malgré la proximité des deux autres phares à construire, Déry évaluait ceux-ci à \$4,400.00 pour l'île aux Grues et \$4,000.00 pour la Pointe Saint-Laurent. Ce qui s'avéra encore très raisonnable si nous les comparons aux plus hautes soumissions reçues pour ces mêmes phares qui se chiffraient à \$7,900.00 et \$6,728.00 respectivement.⁸

Un contrat global pour ériger les cinq

6. Rapport des Commissaires des Travaux Publics pour 1850, lettre de M. Edward Boxer, 4 octobre 1850

7. Rapport des Commissaires des Travaux Publics pour 1850, lettre de l'honorable député du comté de Rimouski, M. Joseph-Charles Taché, 26 décembre 1850

8. Document interne Garde côtière, Historique du phare du Brandy Pot, par Jean Paradis, 1986

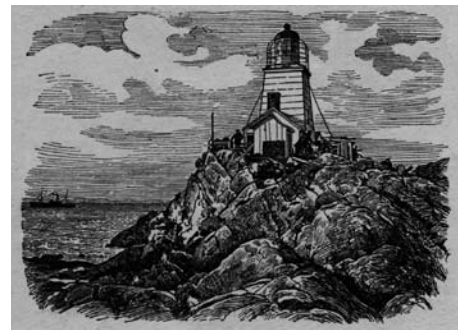
phares fut enfin signé entre Travaux publics et l'entrepreneur Louis Déry le 12 novembre 1860. Il était trop tard en saison pour envisager le début des travaux, aussi l'entrepreneur passa l'hiver à rassembler les matériaux nécessaires afin de pouvoir commencer le plus tôt possible après la fonte des glaces. Les dirigeants de Travaux publics devaient de leur côté commander en Angleterre les lanternes et les systèmes lumineux requis pour chacun des phares en espérant les recevoir avant la date de terminaison des travaux du 20 juillet 1861 imposée à Déry dans le contrat. L'entrepreneur n'a pas été en mesure de respecter cette clause du contrat par manque de coordination de Travaux publics. Dans une lettre en date du 11 mai 1861 et adressée à Travaux publics, M. Déry stipule qu'il n'a pu encore commencer les travaux car personne n'est encore venu lui indiquer avec précision les endroits où il devait ériger les structures.

Le Ministère a immédiatement communiqué avec la Trinity House de Québec afin qu'un pilote expérimenté accompagne le chef ingénieur du département lors d'une visite pour indiquer à M. Déry l'emplacement exact des phares à construire. La mise en chantier a débuté le jour même pour se poursuivre jusqu'à la fin de la saison de navigation. Trois des cinq phares ont quand même été terminés avant l'automne de 1861, incluant celui de l'île de Bellechasse.⁹

Spécifications pour la construction du phare de l'île de Bellechasse

C'est dans le contrat de construction du phare proposé le 11 juin 1860 par John Page commissaire des Travaux publics, que nous pouvons retracer quelques détails de la structure de ce petit phare côtier. Le contrat accepté et signé par Louis Déry le 12 novembre 1860 nous apprend :

- Le phare va être placé aux environs du centre de l'île à la position indiquée par l'officier en charge et représentant le département des Travaux publics.
- La tour du phare doit avoir 29 1/2 pieds de hauteur, construite d'une charpente de bois, avec une pièce annexée pour l'usage du gardien.
- La tour doit être construite 15 pieds par 15 pieds à la base en diminuant de façon régulière sur les quatre côtés jusqu'à un carré de 10 pieds 4 pouces immédiatement sous la projection du sommet.
- La structure du phare va être formée par 8 poteaux de bois de pin de 10 pouces par 10 pouces, distribués de la façon suivante, un à chaque coin avec un poteau intermédiaire sur chaque mur. Ils doivent être fixés entre eux par des tenons. L'intérieur de chaque côté sera comblé avec des madriers de 10 pouces par 12 pouces et ensuite relié tout autour du bâtiment à



Phare de L'Islet de Bellechasse.
Placé au sommet de l'Islet ; c'est une bâtisse carrée, en bois, peinte en blanc avec toit en rouge. La résidence du gardien y est attenante. Ce phare porte une lumière blanche s'éclipsant totalement pour 3 secondes et brillant ensuite pendant 5j secondes.

Gravure du phare de Bellechasse, vue de l'Ouest vers l'Est. Tiré de : Le Saint-Laurent historique, légendaire et topographique.

chaque étage par des poutres horizontales de 7 pouces par 8 pouces. Les poutres doivent être fixées dans les poteaux par des tenons et (Drawbored). Au sommet, les poteaux doivent être fixés avec tenons dans des morceaux de bois de 9 pouces par 15 pouces qui vont dépasser 5 pouces par l'extérieur...

- Chaque coin, à la base et au sommet, doit être renforcé avec une plaque de métal de 3 pouces par 3/8, se prolongeant 3 pieds de chaque côté. Les plaques doivent être bien boulonnées et des bandes de métal verticales de 3 1/2 pouces par 1/2 pouce, fixées avec des boulons de 1/2 pouce de diamètre et ancrées dans la roche doivent être placées à chaque coin de la base.
- Au sommet, des poutres de 10 pouces par 12 pouces doivent être disposées diagonalement entre le montant du centre et les poteaux du mur adjacent... Placées et arrangées pour former les côtés d'un octogone de la dimension à pouvoir fixer la lanterne.
- Le plancher des différents étages doit être de 1 1/2 pouce d'épaisseur, bouveté, les planches bien insérées et jointées. Une ouverture doit être laissée à chaque étage pour accéder à la lanterne.
- Des échelles doivent être fournies, 2 pieds 6 pouces de largeur avec les côtés, pas moins

<i>Nomenclature du phare de l'île de Bellechasse selon le livre des feux, bouées et signaux de brume de 1949</i>	
No	1212
Position	Sur le sommet de l'île, à l'extrémité Est. 46 55 58 N 070 45 58 O
Caractéristiques du feu	Blanc, Occ. 17 secs, visible : 10 secs, éclipse : 7 secs.
Hauteur focale au-dessus de l'eau	54 pieds
Portée nominale	12 miles nautiques
Description	Tour carrée, blanche avec maison attachée, le toit rouge.
Hauteur totale	40 pieds
Allumé en 1862	

9. Document interne Garde côtière, Historique du phare du Brandy Pot, par Jean Paradis, 1986

10. Contrat de construction entre M. John Page, commissaire des Travaux Publics et Louis Déry, 12 novembre 1860



1. PHARE DE BELLECHASSE

Gravure parue dans une page centrale du journal où il y a plusieurs gravures des phares du Saint-Laurent. Vue du côté Nord vers la rive Sud. Journal *L'opinion publique* du 18 octobre 1877

que 9 pouces de profondeur et 2 pouces d'épaisseur. Chacune doit avoir une garde avec main-courante sur un seul côté.

- La chambre à coucher pour le gardien à être annexée à la tour du phare sera de 10 pieds par 15 pieds de dimension, ayant une structure de pièces de bois dont les poteaux de 8 pouces par 5 pouces ne seront pas disposés à plus de 12 pieds de distance...
- Une cheminée doit commencer à partir d'un des murs de la fondation et s'élever en briques de 2 pouces 1/2 par 2 pouces avec (flue) bien formée à mesure que le travail montera et sera connectée par un collet en pierre taillé. La partie de la cheminée à l'extérieur du toit doit être en brique à feu...
- Les murs extérieurs de la maison et de la tour, doivent être faits de revêtement de bois de 1 pouce d'épaisseur en pin sec clair de nœuds. Les planches ne doivent pas dépasser 7 pouces de largeur et chaque planche doit chevaucher d'au moins 3/4 de pouce par-dessus la planche immédiatement en-dessous.
- Toutes les boiseries extérieures et intérieures, incluant le revêtement, les bardeaux du toit, les cadres de fenêtres, portes, moulures, ainsi que les pièces métalliques

galvanisées, doivent être peintes de deux couches d'une bonne peinture à huile, de la couleur indiquée par l'officier en charge.¹⁰

Ce ne sont que quelques éléments nous permettant de nous faire une idée des dimensions et du type de construction du phare. Ce contrat de construction compte plusieurs pages de détails qu'il serait inutile d'énumérer dans cet ouvrage.

Description du site du phare de l'île de Bellechasse

Avec les années, le site du phare de Bellechasse, si petit soit-il, a eu droit à quelques améliorations. Voici une description sommaire du site du phare avant qu'il ne soit détruit.

A- Hangar à pétrole : contenait des bidons spécialement conçus pour les phares et permettant de s'approvisionner en kérosène avec un robinet à la base de chaque bidon. Ce hangar servait aussi pour ranger de l'équipement pour la chaloupe.

B- Phare : le rez-de-chaussée et le premier étage étaient sommairement meublés de deux lits et d'un escalier. Le deuxième étage abritait le réservoir d'huile et la pompe qui assurait l'alimentation du système d'éclairage. Enfin, au-dessus, on retrouvait la lanterne du phare et le système lumineux.

C- Annexe : servait de cuisine avec un poêle à bois, une table, des chaises et un peu de rangement.

D- Éolienne : appelée aussi moulin à vent, servait à recharger les batteries pour le radiotéléphone.

E- Mât du drapeau : pour le drapeau canadien.

F- Hangar à bois : servait à entreposer le bois de chauffage et le charbon. La toilette était attenante à ce hangar.

G- Échelle : installée à côté de la descente de la chaloupe.

H- Plan incliné pour la Chaloupe : communément appelé le «Slip», cette structure de bois et de fer servait à la mise à l'eau ou à la remontée de la chaloupe.

Les systèmes lumineux du phare de Bellechasse

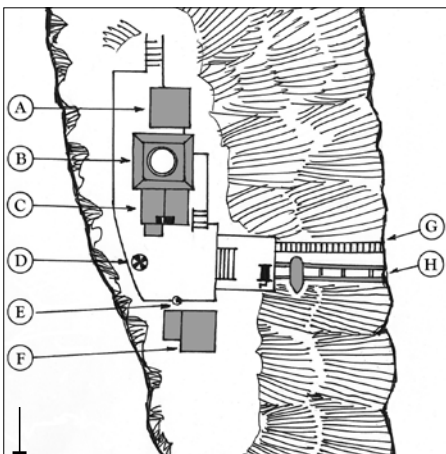
Étant donné que la construction de cet édifice sur l'île de Bellechasse n'avait pas pour but d'être un chalet de villégiature, mais plutôt une lumière pour guider les marins, il est important d'expliquer les différents systèmes lumineux qui se sont succédés.

Dans le Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1872, le système lumineux du phare de l'île de Bellechasse est décrit comme suit : « *Feu catoptrique ; cinq lampes à becs mammoth plats ; réflecteurs de vingt pouces, sur l'extrémité est de l'île, côté sud du Fleuve St-Laurent.* »¹¹



Le phare avec les autres bâtiments, le slip et la chaloupe, vue du Sud. Photo : Collection Jean-Louis Gaumont

11. Rapport du ministère de la Marine et des pêcheries pour l'année 1872



Dessin du site du phare avec l'emplacement des divers bâtiments. Crédit : Jean Cloutier

Un élément du système catoptrique est constitué d'une lampe installée dans un réflecteur parabolique (miroir) qui capte les rayons lumineux émis par la flamme et les réfléchit en faisceaux parallèles sur un plan horizontal. Un seul élément de ce système d'illumination avec un réflecteur parabolique de 20 pouces projetait la lumière dans une seule direction assez étroite. Afin de produire une lumière fixe couvrant

Huile de charbon, 200 gals. à 80 cents le gallon.	\$ 160.00
Salaire du gardien	\$ 320.00
Mèches et cylindres de lampes, savon, brosses et frais d'inspection	\$ 60.00
Réparations au plan incliné	\$ 40.00
Total	\$ 580.00 ¹⁶

tout un secteur de l'arc d'horizon, il fallait mettre côte à côte plusieurs éléments catoptriques dont la projection de lumière se chevauchait pour donner l'impression qu'il y avait une seule source lumineuse. Chaque phare avait un nombre de réflecteurs différents selon l'angle de l'arc d'horizon que ce dernier devait couvrir. Par exemple, au phare de l'Île Verte, il y avait 13 lampes avec 13 réflecteurs tandis que le phare de l'Île Bicquette en avait 21

et que le phare de l'Île Rouge avec ses 24 réflecteurs arrivait à se faire voir de toutes les directions. ¹²

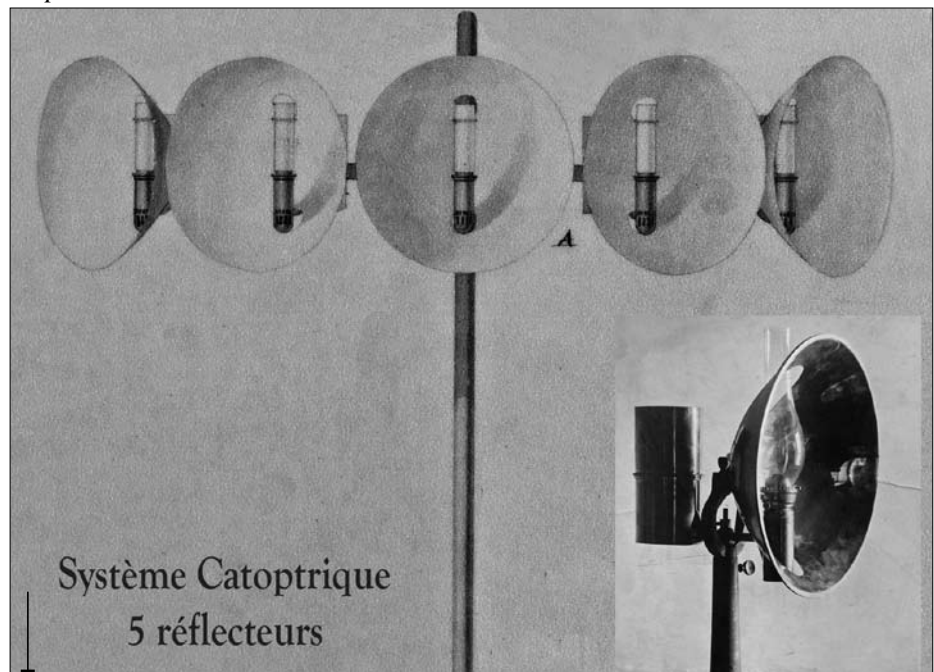
Les premiers phares du Saint-Laurent ont utilisé l'huile de blanc de baleine comme combustible pour produire la lumière. En 1862, l'année de la mise en service du phare de Bellechasse, l'administration des phares avait déjà commencé à substituer ce combustible par de l'huile de pétrole blanc, communément appelé huile lampant ou kérosène. La quantité d'huile utilisée par la station de phare pendant une saison dépendait directement du nombre de lampes que son système catoptrique possédait. Le phare de l'île de Bellechasse consommait environ 180 gallons d'huile par saison. ¹³

À l'ouverture de la navigation en 1903, le feu de cette localité, qui était autrefois blanc fixe catoptrique, a été remplacé par un feu blanc à occultation, éclairant pendant 5 1/2 secondes et s'éclipsant pendant 3 secondes alternativement. Le nouvel appareil illuminatif est dioptrique du 4^{ème} ordre et la substance illuminante consiste en gaz de pétrole brûlant dans des lampes à incandescence. ¹⁴

Le système dioptrique : Cette appellation vient du Grec : «*dioptrikos*» qui signifie «*voir à travers*».

Année	Gardien
1862 - 1880	Édouard Thivierge
1881 - 1902	Jean Baptiste Galibois
1903 - 1918	Joseph O. Bilodeau
1919 - 1922	Pierre Bilodeau
1923 - 1924	C. Gaumond
1925 - 1926	François Dupuis
1927 - 1944	Francis Gaumond
1944 - 1945	Albert Roy
1946 - 1964	Lauréat Gaumond ²¹

Le système utilise une seule lampe située au centre d'une lentille de forme cylindrique. La lumière s'échappe de la lampe dans toutes les directions : une partie passe à travers la lentille et une autre, qui devrait être perdue par le haut ainsi que par le bas, est partiellement récupérée dans le système dioptrique par des anneaux de verre cylindriques en forme de prisme, installés au-dessus et au-dessous de la lentille



Système d'illumination catoptrique comprenant 5 réflecteurs et 5 brûleurs. Illustration : Archives du Port de Québec, Fond de la Trinity House de Québec. Photo : Archives nationales du Canada, Collection Ministère des transports.

12. L'Île Verte, le fleuve, une île et son phare, pages : 216,217

13. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1873

14. Rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1903



Le système dioptrique : intérieur d'une lentille de Fresnel avec une seule source lumineuse au centre. Photo : Jean Cloutier

principale. La lumière recueillie est ainsi réfractée dans la même direction que celle qui passe par la lentille.¹⁵

Quoique beaucoup plus dispendieux, le système dioptrique offre certains avantages par rapport au système catoptrique : il n'utilise qu'une seule lampe ou source lumineuse, réduisant ainsi la consommation d'huile et produisant une intensité lumineuse largement supérieure à celle produite par le système catoptrique. Pour une consommation égale, l'appareil dioptrique produit une lumière cinq fois plus puissante que l'appareil catoptrique. Au point de vue de l'intensité lumineuse des phares, on distingue six ordres d'appareils. L'ordre, qui va du plus au moins puissant, est caractérisé (sauf dans les appareils électriques) par la distance focale, c'est-à-dire la plus courte distance entre le foyer lumineux et le réflecteur en verre qui l'entoure. La couverture des phares, généralement adoptée dans les différents pays, consistait à entourer leurs côtes de trois cercles de lumière :

Le premier cercle est composé de phares à grande portée (les plus puissants) et indiquait aux navigateurs arrivant du large qu'ils approchent de la terre. C'est sur des promontoires et des caps de la côte que sont établis les phares

de premier ordre.

Exemple : le Cap des Rosiers.

Le second cercle de feux est composé de phares de second et de troisième ordres qui indiquent les caps secondaires, les îles, les écueils, les bancs de sable, les limites d'un fleuve et les passes assez étroites dont même un pilote ne saurait reconnaître la direction pendant la nuit.

Exemples : Pointe-de-la-Renommée, Rivière-à-la-Martre, Pointe-au-Père
Le troisième cercle lumineux se situe plus à l'intérieur des terres, dans les chenaux et à l'approche des ports. Ce sont des phares de quatrième, cinquième et sixième ordres qui sont alors utilisés.

Exemples : L'île Verte, île du Pot à l'Eau-de-vie, île du long Pèlerin, île de Bellechasse

Le système dioptrique, qui est en fait une lentille à échelons, a été inventé par le français Augustin Fresnel et testé dans le phare de Cordouan en 1823. Au début des années 1900, le Canada procéda à une vaste opération d'amélioration des systèmes lumineux des phares. Ainsi, le ministère procéda à la substitution des anciens systèmes lumineux Catoptrique pour les remplacer par des lentilles de Fresnel. Étant

donné le poids du nouveau système lumineux, plusieurs phares de bois ont littéralement été reconstruits en béton armé ou en panneaux de fonte.

Ce furent entre autres les cas des phares de Matane, Pointe de petit Métis, Cap Madeleine, Cap Chat et le phare de Pointe-au-Père. Pour les phares de bois devant recevoir une lentille de 4^{ème} ordre, il n'y avait pas de problème car cette lentille d'un diamètre de moins de deux pieds n'était guère plus encombrante ou plus pesante que le système catoptrique incluant le poids des réservoirs à huile à chacun des réflecteurs. Par conséquent le phare de l'île de Bellechasse n'a subi aucune modification architecturale majeure lors de ce changement de système lumineux.

En 1903, lors de l'installation de la lentille, le combustible a aussi été substitué. Le phare de l'île de Bellechasse était maintenant pourvu d'un brûleur à incandescence à vapeur de pétrole. Le premier phare à expérimenter ce type de brûleur avait été celui de l'île Panfret en France. Tout le monde connaît ces lampes à manchons et à liquide pressurisé car elles sont équivalentes aux lampes de type «Coleman» utilisées en camping. C'est le même principe qu'on appliquait aux phares, mais le système était plus gros et plus complexe à l'allumage.

Ce type d'éclairage a réussi à se maintenir en concurrence avec l'éclairage électrique et à mesure que l'électricité était installée dans les stations de phare canadien, l'ampoule électrique prenait la relève. L'électrification des phares du Saint-Laurent a pris de l'ampleur à la fin de la seconde guerre mondiale pour se terminer au début des années 1960. Le phare de l'île de Bellechasse n'ayant jamais bénéficié d'une alimentation en électricité, le phare garda son brûleur à manchon incandescent jusqu'à sa fermeture. En 1963 c'est dans le vieux phare qu'une lumière à batterie fut installée. Deux années plus tard, une tour à claire-voie est construite au centre de l'île et dorénavant ce gyrophare envoie le faisceau lumineux tandis que le vieux phare est éteint.

15. L'île Verte, le fleuve, une île et son phare, page : 217

16. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1868



La tour à claire-voie de l'île de Bellechasse dans les années 1980. Photo : Archives Garde Côtière de Québec

Le phare à travers le temps

En 1862, le feu du phare de l'île de Bellechasse a été allumé pour la première fois par M. Édouard Thivierge, premier gardien de cette station. Il avait été engagé par la Trinity House de Québec, mais a vécu la première transition administrative. Suite à la confédération en 1867 le ministère de la Marine et des Pêcheries est créé et devient le nouveau propriétaire du phare. À ce moment M. Thivierge est toujours le gardien et le total des dépenses pour cette première année se résume comme suit :

Le 23 juin 1880, M. Thivierge est mis à la retraite et est remplacé par M. Jean-Baptiste Galibois. Ce dernier est remplacé à son tour le 15 juin 1903 par M. Joseph O. Bilodeau dont le salaire était fixé à 350\$ par année. Il verra ses revenus passer à 400\$ en 1909 et à 520\$ en 1911.¹⁷

Une lettre du ministère de la Marine datée du 22 septembre 1915 nous apprend un fait inusité. Il semblait évident que la Trinity House de Québec avait acheté l'île avant d'y ériger le phare. Toutefois, l'agence de Québec

n'avait aucun document écrit prouvant son droit de propriété. Le gouvernement provincial avait avisé le ministère fédéral qu'il n'y avait aucun numéro cadastral pour l'île et par conséquent ne savait pas qui en était propriétaire. La solution proposée a été assez simple.

«I think however, it might be advisable to expropriate the lighthouse land under the provisions of the expropriation act to make doubly sure of our rights...»¹⁸

Il s'en suivit un relevé d'arpentage et l'exécution du plan de l'île de Bellechasse nécessaire à l'expropriation. Personne ne savait qui était le propriétaire et quoi qu'il en soit, il venait d'être exproprié ! L'avis d'expropriation a été déposé le 4 février 1918 au registraire de la division d'enregistrement du comté de Montmagny. Maintenant que l'île appartenait officiellement au gouvernement fédéral, la vie pouvait continuer normalement au rythme des nuits et des saisons. Joseph O. Bilodeau était le gardien au moment de ces événements.

Comme l'a si bien dit le Surintendant des phares de la région laurentienne de la Garde côtière en 1987 lors d'une entrevue accordée à l'historien Normand Lafrenière : « Les gardiens

de phares qu'on a actuellement sont gardiens de père en fils, ou frère, ou cousin. Il y a toujours un lien de parenté flagrant. C'est vraiment leur vie depuis qu'ils sont nés ; pour eux, la vie sur un phare fait partie de leur univers.»¹⁹

Ce lien familial entre les gardiens a commencé par le premier phare du Saint-Laurent alors que quatre générations de Lindsay se sont succédées au phare de l'île Verte. Le phare de l'île de Bellechasse n'a pas fait exception à la règle et pendant plusieurs décennies, il y a eu un lien de parenté entre les gardiens qui se sont remplacés. Laissons M. Jean-Louis Gaumond nous expliquer la situation :

« Joseph O. Bilodeau, c'est le cousin à mon grand-père, ensuite Pierre Bilodeau, ça c'est mon grand-père du côté de ma mère. C. Gaumond, ça doit être Charles Gaumond, mon oncle. Il n'a pas été longtemps lui. François Dupuis, pendant un an seulement aucun lien de parenté. Par la suite, Francis Gaumond, ça c'est le cousin de Papa, y a fait 18 ans lui. Mon père Lauréat Gaumond a commencé en 1946. Y naviguait pour la Clarke, le poste a ouvert et il l'a eu. Mais, c'est pas tout le monde qui se garçait pour avoir la job non plus ! Je

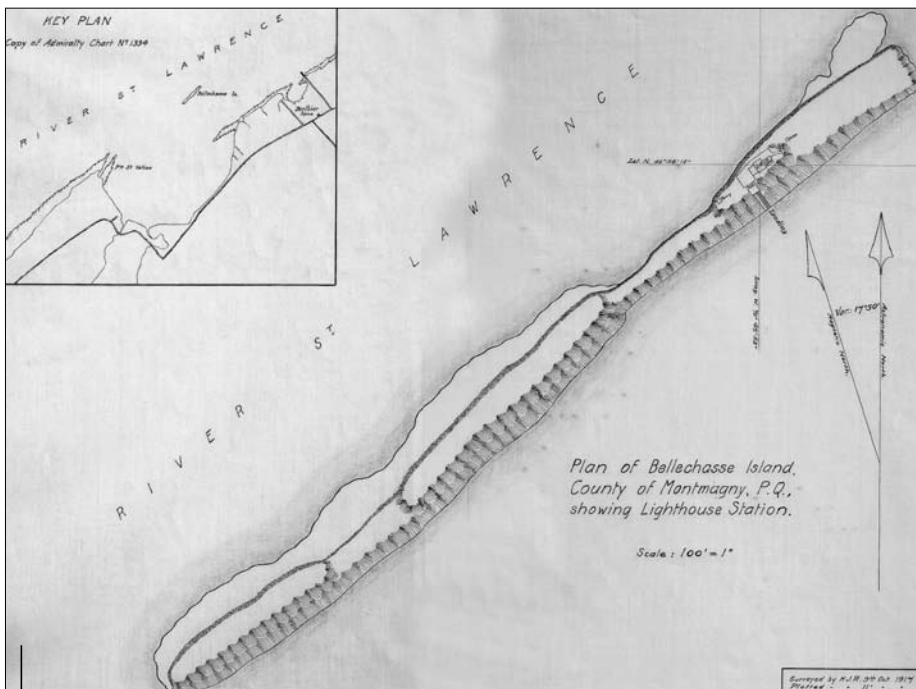


Le phare de l'île de Bellechasse vu du Sud en 1962. Photo : Collection Pierre Boisvert

17. Rapports annuels du Ministère de la Marine et des Pêcheries, 1881, 1904, 1910, 1912.

18. Lettre du chef Ingénieur du Ministère de la Marine adressée à l'agence de Québec le 22 septembre 1915.

19. Gardien de phare dans le Saint-Laurent, un métier disparu. Page : 29



Le plan qui a été produit pour l'expropriation de l'île. «Plan of Bellechasse Island, 1917»
Photo : Archives de la Garde Côtière de Québec

me rappelle, quand qu'un gardien lâchait, là y avait de la misère à s'en trouver un, sauf que papa n'a pas eu ce problème là, parce qu'en a pas eu d'autre après.»²⁰

Tous les gardiens ayant été en poste devaient exécuter la même fonction fondamentale, consistant à garder la lumière allumée toutes les nuits lors de la saison de navigation. Ceci dit, le travail du gardien était directement axé sur l'opération des équipements d'aide à la navigation. Ici sur la station de l'île de Bellechasse, il n'y a jamais eu de criard de brume, ce qui enlevait beaucoup de travail au gardien en comparaison avec les phares de l'estuaire. M. Jean-Louis Gaumond a le commentaire suivant : «Ici, c'était juste la lumière en réalité, puis la maintenance et la subsistance !»²²

La journée commençait avec le lever du soleil et l'extinction du feu. Dans les premières années du phare, le gardien devait par la suite nettoyer les 5 réflecteurs paraboliques afin d'obtenir un maximum de luminosité. Il s'assurait aussi de la transparence de

sa lanterne en lavant l'extérieur des fenêtres et essuyait les vitres à l'intérieur, surtout si les brûleurs avaient fumé pendant la nuit. Avec l'arrivée au début du dernier siècle de la lentille de Fresnel, le nettoyage se faisait plus rapidement.

Le brûleur à manchon incandescent demandait très peu d'entretien de la part de M. Gaumond. Pourtant, son fils nous assure que toutes les parties de laiton du mécanisme étaient reluisantes et bien polies comme sur un navire de guerre. Le système d'éclairage nécessitait de remplir le réservoir de kérosène chaque jour, puis de s'assurer que le manchon était prêt à être allumé rapidement. Notre petit phare n'avait pas la hauteur requise pour que le mécanisme de rotation de la lumière soit actionné par une pesée qui descendait comme dans les horloges « grand-père ». Ici, il y avait un gros mécanisme d'horlogerie sous le plateau de la lumière que le gardien devait remonter à l'aide d'une manivelle. Nous pourrions comparer ce système à un gros réveille-matin couché sur le côté et au lieu de faire



Lentille de 4^e ordre avec mécanisme d'horlogerie sous le plateau de la lentille comme il y avait au phare de l'île de Bellechasse. Photo : Jean Cloutier

tourner des aiguilles, il faisait tourner des panneaux de tôle noire autour de la lentille fixe.

Les après-midi étaient habituellement consacrés aux tâches domestiques et à l'entretien général des divers bâtiments et de la galerie. Cela incluait des tâches aussi simples, mais aujourd'hui oubliées par les jeunes, que de pomper à bras son eau pour le nettoyage ou encore de couper, fendre et corder son bois de chauffage. Selon les marées et les caprices de Dame Nature, il essayait de faire une traversée quotidienne de ravitaillement en nourriture.

La peinture demeurait la plus grosse partie du travail d'un gardien sur toutes les stations de phare du Saint-Laurent. Il était même stipulé dans le règlement à l'usage des gardiens de 1912 que le gardien devait tenir les environs du phare dans un état qui donne du crédit au gouvernement et qui serve de modèle dans le voisina-

20. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

21. Panneau d'interprétation de Parcs Canada sur le quai de Berthier, 2011

22. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

ge.²³ La station de l'île de Bellechasse ne comprenait pas beaucoup de bâtiments : pas de grange, pas de hangar à bateau, pas de clôture de bois et pas de grosses maisons pour le gardien et son assistant. Ici notre gardien avait seulement un petit phare de deux étages, pas de fenêtre au nord, avec une petite annexe servant de cuisine, une petite cabane à bois et une autre pour l'huile. Le fils du dernier gardien résume en une phrase l'étendue du travail :

« C'était pas long à peindre cette tour là ! »²⁴

En fin de journée, M. Gaumond mettait à jour le journal officiel du phare. Il devait y entrer les heures d'allumage et d'extinction, les conditions météorologiques, les différents travaux d'entretien et de peinture, ainsi que tout autre événement pouvant survenir à la station.

Le soir venu, le gardien ouvrait les rideaux de la lanterne, vérifiait la pression du réservoir à pétrole et allumait le manchon qui produisait une lumière intense à l'intention des marins. Il gardait un œil sur sa lumière jusqu'au matin où tout recommençait.

La vie au phare de l'île de Bellechasse

Il semble difficile de s'imaginer ce que devait être le quotidien du premier gardien de phare en 1861. Toutefois, nous savons que cette station n'avait pratiquement pas été transformée entre sa construction et sa fermeture en 1963. Après plus d'un siècle, le gardien devait encore s'accommoder de garder ce phare sans avoir les avantages de l'eau courante, de l'électricité et d'un réfrigérateur. La façon d'y vivre n'avait donc pas subi beaucoup de changements.

Les préparatifs commençaient tôt au printemps car le phare devait être allumé du premier avril au 15 décembre. Ceci correspondait à la période de navigation de cette époque. M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien, raconte les préparatifs de son père : « Il embarquait sur la glace, lorsque le pont n'était pas parti en



Le phare avec les autres bâtiments et la chaloupe, vu du Sud. Photo : Collection Jean-Louis Gaumond

*core, là, il allait amener du stock en traîneau, il se préparait. Les affaires qui n'étaient pas périssables, pis qui ne gelaient pas, il allait mener ça aux îlets. Après ça, quand le pont cassait, allé jusqu'à la Pointe rouge, là on allait mener le canot. »*²⁵

Évidemment nous faisons référence ici au pont de glace qui se formait l'hiver entre la terre ferme et les îlets. Par la suite, le canot et la chaloupe devenaient les seuls moyens d'atteindre la terre ferme. Pour pouvoir utiliser la chaloupe, il fallait au préalable installer la rampe et le traîneau permettant de remonter l'embarcation à l'aide d'un guindeau manuel. N'ayant pas d'anse naturelle, il était impératif de garder la chaloupe assez haute au-dessus du niveau des marées pour qu'elle ne se fasse pas démolir contre les rochers. Pour les préparatifs printaniers, M. Gaumond avait recouru à l'aide d'un autre homme pendant environ 3 semaines à un mois. Ce dernier n'était pas à l'emploi du ministère et le gardien le payait de ses poches. C'est le seul moment de l'année où il y avait un assistant gardien avec lui. La rampe pour la chaloupe, communément

appelée le «Slip», avait été entreposée en haut des rochers pendant tout l'hiver.²⁶ L'installation de ce «Slip» était une opération complexe.

« C'était deux gros «beams», mettons, ça devait avoir 8 pouces par cinq, y avait une bande, du fer dessus, une «plate» de fer à pleine longueur vissée, pis c'était en bouts de 20 pieds je pense. C'était pogné ensemble solide, oui, y descendait ça avec la winch, il les plaçait, il les approchait le plus possible, y avait des crochets après les «beams». À chaque 20 pieds, y avait une plaque de fer d'environ 4 pieds qu'il «boltait» dans le côté pour réunir, parce qu'il fallait pas que ça bouge, là ! C'était gros ! Y avait des coins de bois qui rentraient ben serrés pour raidir les crochets... Y devait avoir 3 ou 4 sections de «slip» ça allait à peu près, marée fine basse, ça se rendait pas en bas. Ça «stoppait» à environ 4 ou 5 pieds du fond. »²⁷

Les sections de cette structure de bois demandaient une certaine organisation et de la méthode pour pouvoir les manipuler et les fixer entre elles de façon sécuritaire. En plus du treuil,

23. Instruction to canadian lighthouse keepers, 1912, art. # 75

24. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

25. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 5 avril 2011

26. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

27. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

le gardien utilisait des poulies et des cordages. Mais les risques d'accidents demeuraient omniprésents.

« Un moment donné, il avait oublié de l'accrocher, mettre le crochet de la winch, il l'avait mis en place, pis du coup, y avait enlevé le crochet, pis ça a descendu. Y a crissé le camp à l'eau avec le slip. Y avait son marteau dans les mains, tout ce qu'il a perdu, c'est sa calotte. Ça l'a été au fond le maudit slip, pis y a relevé assez proche pour le repogner. Y a récupéré son slip pis y avait pas lâché son marteau! »²⁸

Une fois la rampe de mise à l'eau de la chaloupe installée, son utilisation requérait quelques personnes et c'est pourquoi le canot était souvent préféré pour un aller-retour rapide.

« On avait un canot à glace de 18 pieds je pense, pis y avait coupé le derrière carré, pis on avait un moteur hors-bord. Mais la chaloupe, c'est sûr, quand y ventait fort, embarquer ça là-dessus, là, pas question de débarquer, hein ! Y a été jusqu'à 21 jours sans débarquer à cause de vent d'Est. C'était pas allable, ça arrivait pas là. Tandis que le vent d'Ouest, quand la marée baissait, ça faisait un petit camp un peu plus. Parce que le traîneau, y est pas large, là, on rentrait dedans, pis on l'attachait, quand on était 2 ou 3, ça allait. Tout seul, c'est rare qui prenait la chaloupe, y prenait le canot... La chaloupe aller l'embarquer sur le slip tout seul, c'était quelque chose ! On montait les marches à course, on allait wincher... Y avait 45 marches pis y avait un slip à côté. »²⁹

Aussitôt que la station était opérationnelle et que la saison de navigation était commencée, le gardien pouvait apercevoir une colonne de fumée noire en provenance de Québec. C'était le navire de ravitaillement des phares qui se pointait pour faire sa tournée. Il s'ancrait environ 1/4 de mille au nord de l'île et il faisait le tour avec le chaland jusqu'au «Slip» où la chaloupe avait été enlevée au préalable. Les barils de pétrole étaient transférés dans le traîneau de la chaloupe pour être montés sur la plateforme au ni-



a



b

a/ Le côté Sud du phare avec le slip et la chaloupe. À remarquer les billots de bois de chauffage récupérés et cordés en haut du roché. b/ Chaloupe sur le traîneau du slip pour la mise à l'eau. Photo : Collection Jean-Louis Gaumond

veau du phare à l'aide du treuil manuel. Le gardien s'occupait par la suite de transférer le précieux combustible dans les réservoirs de sa petite cabane derrière le phare. En plus du kérosène nécessaire à la lumière du phare, il recevait de la peinture, des pinceaux et différentes marchandises requises pour l'entretien et les opérations normales. Habituellement, c'est lors de ce premier voyage que l'inspecteur du Ministère faisait sa visite. Tout en procédant à son inspection sur

la façon dont la station était tenue, il prenait en note certains travaux d'importance à exécuter et recommandait au gardien de menues réparations et travaux de peinture.

« Ministère de la Marine et des Pêcheries, 6 juin 1876, Bellechasse, Rive Sud. Les approvisionnements ont été débarqués et les feux examinés ; etc. Le tout trouvé en bon état. Le gardien dit que le phare fait eau. Je lui ai donné ordre de clouer et mastiquer

28. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

29. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 5 avril 2011



Chargement des barils de pétrole sur le traîneau de la chaloupe en 1890.

Chargement des barils de pétrole sur le traîneau de la chaloupe en 1890- Photo : Archives nationales du Canada, Collection ministère des Transports

quelques unes des planches du revêtement, puis de les peindre.»³⁰

Au fil des ans, plusieurs navires de ravitaillement se sont succédés pour approvisionner les phares et bateaux-phare. Juste avant la construction du phare de Bellechasse, le département des travaux publics s'était porté acquéreur de cinq bâtiments: l'**ADVANCE**, l'**ADMIRAL**, le **LADY HEAD**, le **NAPOLEON III** et le **QUEEN VICTORIA**. En 1867, année de la confédération du Canada, le ministère de la Marine et des pêcheries a été créé et quelques années plus tard, ce ministère assumait la responsabilité des aides à la navigation. En 1871, ils ont fait transférer d'Halifax vers l'agence de Québec, un navire à roue à aubes, appelé le **DRUID**. C'est ce petit vapeur qui a assuré le service des bouées et l'approvisionnement des phares entre Portneuf et Pointe-des-Monts jusqu'en 1900.³¹ Le **CONTEST** a pris la relève jusqu'à l'arrivée du nouveau **DRUID** en 1902. Ce dernier demeura en fonction jusqu'en 1946. Quelques autres navires ont été construits entre temps. De plus le ministère de la Marine avait été intégré en 1936 au nouveau ministère des Transports. Jusqu'au moment

de l'extinction du phare, plusieurs silhouettes de navires du gouvernement ont pu être aperçues en train de transborder du matériel dans les parages des îlets de Bellechasse. Le **LADY GREY**, le **SOREL** ou le **CHESTERFIELD** ont périodiquement assuré le service des phares à cette époque.

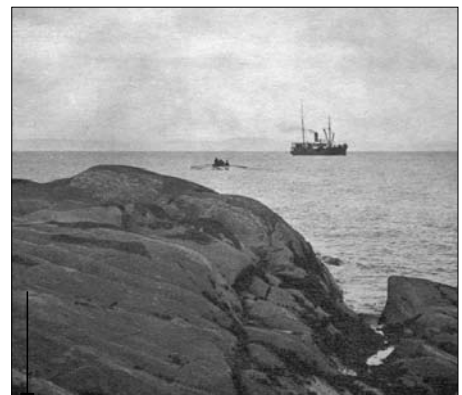
Revenons sur notre petite île, où il est important de spécifier que la nourriture, le bois de chauffage et tous les articles de la vie courante du gardien n'étaient pas fournis par le Ministère. C'est avec son modeste salaire et un peu d'ingéniosité que le gardien devait se nourrir, ainsi que sa famille. M. Gaumond avait l'avantage d'avoir sa maison principale sur la terre ferme en face de l'île. Lorsque la météo était favorable, lui ou un membre de sa famille, traversaient avec le canot pour rapporter de la nourriture et toutes les denrées périssables. Ce petit manège pouvait se répéter tous les jours assurant un approvisionnement en légumes frais. L'île de Bellechasse ne permettait peut-être pas au gardien d'avoir son jardin comme sur plusieurs autres stations de phare, mais pour les fruits c'était une autre histoire. M. Jean-Louis Gaumond se souvient :

« Y avait pas de frigidaire, y avait rien ... On gardait des lapins, pis on pêchait, pis y avait des fruits, là, des fraises, des framboises sauvages, des bleuets, de petites poires, des amélanchiers ! Et vois-tu, les goélands ont tout fais brûler les plants qui avaient là. »³²

La pêche faisait aussi partie du quotidien sur cette petite île. En plus des enfants, souvent les visiteurs traversaient et en profitaient pour tirer quelques lignes à l'eau.

« On pêchait au bar, la ligne à swing, 3 hameçons, une pesée de plomb, on tirait ça à 50, 60 pieds, pis on pognait du bar. Pis plus tard, papa avait installé un filet qui tendait, pis là on pognait de la barbotte, du doré et de l'esturgeon.³³

N'ayant pas de cuisinière électrique, si le gardien voulait manger un repas chaud, il devait allumer son poêle à bois même en été. Pour chauffer le poêle, M. Lauréat Gaumond ne passait pas ses hivers à bûcher sa réserve de bois dans la forêt. C'est la mer qui pourvoyait à cette matière première. À cette époque, plusieurs goélettes du Saint-Laurent sillonnaient le fleuve, chargées à raz-bord de billes de bois de pulpe en destination des papetières. Les pertes de cette cargaison flottante étaient régulières, et ainsi à chaque marée, les billots venaient s'échouer sur les berges pour le grand bonheur des riverains.



Le navire de ravitaillement «Druid» à l'ancre avec une chaloupe de transbordement dans les années 1930. Photo : Collection Jocelyn et Charles Lindsay

30. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1876

31. Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1872 et 1901

32. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 5 avril 2011

33. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011



Le gardien Lauréat Gaumond faisant du bois de chauffage à côté du mat à drapeau.
Photo : Collection Jean-Louis Gaumond

« Mon père savait beaucoup de bois qu'il sciait et fendait pour chauffer le phare. »³⁴

Les commodités de la ville n'avaient pas encore atteint cette station de phare. Premièrement l'eau potable était directement puisée dans le fleuve. Il y avait une pompe à main en haut près du phare, et un tuyau qui descendait jusqu'au fleuve. Lorsque la marée était haute, ils pompaient l'eau qui servait surtout pour se laver, laver la vaisselle et faire à manger. Il s'en buvait aussi mais le lait était préféré. Pour ce qui est du cabinet d'aisances ou parlons plutôt de la toilette, elle se trouvait dans la petite cabane à l'ouest du phare qui servait principalement pour entreposer le bois de chauffage. Dans ce bâtiment, il y avait un compartiment pour la toilette et le tuyau allait directement au fleuve. Pas d'électricité, mais une éolienne permettant de recharger les batteries du radiotéléphone que le gardien utilisait matin et soir pour se rapporter à l'agence de Québec. Ce radio servait aussi pour donner des nouvelles à la famille. Lorsque commençaient les écoles, le gardien se retrouvait seul sur son île. « Y nous parlait à la radio, on lui répondait pas, il parlait, mettons à un poste de radio qu'on avait syntonisé, dans le temps CKBM Montmagny, c'était la fréquence juste à côté, et à cinq heures, y nous parlait, y nous disait ce qui avait fait dans la journée, si toute allait bien, mais on pouvait pas y parler. »³⁵

Le gardien occupait toutes ses matinées à préparer la lumière, puis l'après-midi, à faire un peu d'entretien autour du phare ou ramasser et couper son bois de chauffage. Ces labeurs étaient entrecoupés à la marée haute d'une visite de ravitaillement à la terre ferme si les conditions météorologiques le permettaient. Lauréat Gaumond avait quand même un peu de temps à lui.

« Y bricolait un peu. Y faisait des lampes toutes découpées, là, y bricolait, mais y lisait beaucoup lui. »³⁶

Dans le gros de la saison estivale, le gardien n'avait pas trop de temps libre alors que presque toutes les marées hautes apportaient son lot de visiteurs. C'est comme dire à son ami en passant devant chez eux : « J'ai vu de la lumière alors je suis arrêté te saluer ! » Et sur une station de phare, il y a toujours de la lumière. Des inconnus passant en voilier, la famille élargie, les amis et connaissances du coin et le curé de Berthier qui ne se faisait pas prier pour traverser sur les eaux !

« Y en a beaucoup qui venaient visiter, mais le curé, lui, quand la marée adonnait pis que la température adonnait, là, au début y avait un voilier, pis après ça, y s'est fait construire un bateau à moteur. Des fois, y arrivait avec 15, 20 personnes faire visiter. Y venait pas pour faire la messe, y venait fumer un cigare avec papa et prendre un p'tit coup. Ça y'aimait ça ! Quand y venait avec son cruiser, on descendait la chaloupe égale pour y faire comme un quai, là, puis on attachait le yacht, puis le monde débarquait. »³⁷

Avec le mois de septembre et le commencement de l'école, la famille retournait à la maison de Berthier et le calme pré-hivernal s'établissait. Les journées semblaient plus longues pour le gardien seul sur son caillou avec très peu de navires à observer. Il arrivait que le navire du gouvernement arrête en passant pour ramasser les barils de pétrole vides. Pour hiverner le phare, c'était relativement rapide. Il n'avait que les sections du « slip » qu'il empiétait sur un plateau rocheux à proximité



Le gardien Lauréat Gaumond faisant du bois de chauffage. Petite éolienne à proximité du phare pour recharger les batteries du radiotéléphone. Photo : Collection Jean-Louis Gaumond

de la plateforme et du treuil. Il enlevait ensuite l'échelle sur laquelle le tuyau d'alimentation en eau était fixé. Certaines années, M. Gaumond observait la glace se former en attendant la date fatidique. À la première marée haute du 15 décembre, le gardien revenait rejoindre les siens par ses propres moyens, mais il eut parfois à recourir à l'aide de membres de sa famille qui venaient le chercher à l'aide d'un canot à glace. La saison était finie et ce n'était pas trop tôt !

Enfants de gardien

De la Saint-Jean-Baptiste à la Fête du Travail, la progéniture du gardien traversait le rejoindre sur les Islets de Bellechasse. Sur la plupart des stations de phare du Saint-Laurent, à partir d'un certain âge, les enfants participaient aux tâches journalières. Ici la seule contribution était de récupérer du bois. Lorsqu'un gros morceau passait à la dérive, les canots étaient mis à l'eau et ainsi la réserve de bois de chauffage ne tarissait jamais.

Même installés pour toutes les vacances d'été sur cette petite île, les enfants demeuraient avant tout des enfants et leur priorité était la même que

34. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 5 avril 2011

35. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

36. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

37. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011



Le gardien Lauréat Gaumont (casquette grise) entouré de visiteurs sur la galerie du phare, 1962. Photo : Collection Pierre Boisvert

ceux sur la terre ferme : s'amuser. Pas question de passer les journées devant la télévision ou un écran d'ordinateur comme les enfants d'aujourd'hui. De toute façon, il n'y avait pas d'électricité et les aménagements intérieurs du phare étaient assez étroits pour que la devise de la maison soit : « *Tout le monde dehors !* »

La baignade, la pêche et jouer dans l'eau faisaient partie de leur quotidien. Mais ce ne sont pas tous les endroits qui étaient propices à se mettre à l'eau, car les courants sont assez forts pour emporter tout baigneur imprudent. Il y avait une petite anse sur le côté nord de l'île, à la hauteur de la cabane à bois de chauffage. C'était l'endroit de prédilection pour passer des heures à patauger.

En fait, cette petite cabane n'abritait pas seulement du bois, il y avait aussi un trésor pour tout jeune homme un peu débrouillard : un établi et des outils. Plusieurs journées pluvieuses ont été passées dans cette cachette pour se désennuyer, « gossier du bois » ou fabriquer des jouets. Au village les petits garçons jouaient avec des camions et des voitures en bois. Ici la réalité était toute autre. Puisque

le fleuve représentait pour les fils de Lauréat une route de transport, il était bien normal qu'ils se construisent chacun une petite goélette.

« *Ils flottaient correcte, puis on faisait du p'tit bois. Les goélettes qui venaient au quai, là, on avait calculé combien y avait de cordes de pitounes de large dans la goélette, puis on avait coupé des petites branches en proportion pour mettre le même nombre de rang.* »³⁸

Lorsque la météo et la marée le permettaient, les enfants devenaient membres d'équipage volontaires pour une traversée à la maison paternelle. Cette expédition avait pour but de ramener à la station la nourriture périssable, des fruits et des légumes. Toutefois, quelques travaux d'entretien s'imposaient et les rejetons auraient préféré rester aux islets au lieu de sarcler l'énorme jardin familial. Mais tout n'était pas perdu, c'était toujours une bonne occasion de revenir sur l'île avec un cousin ou un ami pour deux ou trois jours. Cette visite quasi continue brisait la monotonie et permettait à chaque fois son lot de nouvelles aventures.

La chaloupe et le canot étaient beaucoup plus qu'un moyen de transport

entre l'île et la maison car le fleuve faisait partie de leur terrain de jeux.

« *On avait chacun notre chaloupe, on s'amusait, on faisait de la voile avec ça mais c'était des petites chaloupes à rames.* »³⁹

Lorsque le groupe décidait de ne pas s'amuser sur l'eau, l'endroit était idéal pour jouer à la tague, à la cachette ou tout simplement courir sur les rochers, une activité dont les enfants étaient passés maîtres par la force des choses. Les petits copains devaient éventuellement partir au grand désespoir des jeunes insulaires. Suite à ces moments d'activité intense, les journées devenaient parfois monotones et il était plus difficile d'accepter d'être l'enfant d'un gardien de phare. Les jeunes auraient certes préféré être à la maison avec les voisins et les amis d'école.

« *C'était assez proche qu'avec le gros télescope on voyait le monde comme il faut, on reconnaissait le monde à terre comme faut, là, t'sé, nous autre on s'ennuyait à cause de ça, parce qu'on voyait nos amis s'amuser puis on était pogné sur les Islets.* »⁴⁰

Mais l'été passait quand même rapidement et il était pas trop tôt pour revoir les copains à l'école en début d'automne, laissant le gardien seul sur ses islets.

En résumé, des étés sans endroit pour faire du vélo mais une île et le fleuve pour faire du bateau. Pas surprenant que les deux fils du gardien soient devenus marins !

La navigation dans la région de l'île de Bellechasse

Sous du Régime français, les navires empruntaient le passage de l'île aux Coudres à partir du Cap aux Oies, et remontaient jusqu'au Cap Brulé pour s'engager dans le passage de l'île d'Orléans. Le même qui est utilisé aujourd'hui pour monter les navires vers Québec et en amont. Après la conquête de 1760, les pilotes canadiens-français ont été incités à connaître et utiliser le Chenal du Sud de la Pointe aux Orignaux à l'île

38. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumont, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

39. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumont, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

40. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumont, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 7 octobre 2011

41. Le Saint-Laurent et ses pilotes 1805 - 1860 page 111

d'Orléans.⁴¹ Le trafic maritime a progressé d'année en année et lorsque fut venu le temps et surtout l'argent pour baliser la route des navigateurs, c'est le long du Chenal du Sud que les premiers feux ont été disposés.

En plus de la navigation au long cours nécessaire à l'importation de diverses marchandises en provenance de l'Europe ou des mers du Sud, il y avait la petite navigation côtière. Les villages longeant les deux rives ont poussé comme des champignons et chacun d'eux avait son quai permettant les échanges commerciaux avec les grandes villes et les autres villages. Le Saint-Laurent était comparable à une autoroute et les goélettes étaient les transporteurs chargés de la distribution des denrées.

À Berthier, le quai public était à l'emplacement de la marina et les goélettes qui commerçaient entre ce village et Saint-Laurent de l'île d'Orléans ou Québec, passaient souvent entre l'anse de Berthier et l'Île de Bellechasse. Il est écrit dans le volume «*St-Lawrence river pilot below quebec*» de 1929 : «*there is a large traffic in farm*

produce here, and a coasting steamer plies daily, during the season, between Berthier and Quebec.»⁴²

Cette même phrase se répète dans l'édition de 1957, prouvant que ce commerce maritime a perduré pendant un certain nombre d'années.

Au début des années 1900, les navires à fort tirant d'eau étaient obligés d'attendre la mer haute pour franchir les hauts-fonds de Saint-Thomas en face de Montmagny. Cette procédure faisait perdre du temps précieux à ces bâtiments et il est alors recommandé d'améliorer le Chenal du Nord.

En 1906 des opérations de dragage ont commencé dans le Chenal du Sud pour que celui-ci atteigne 9.15m (30 pieds) de profondeur à la mer basse, sur une largeur de 304.8 m (1000 pieds).⁴³

En 1912, le creusage du chenal de Saint-Thomas était terminé et la navigation a repris normalement tandis que les dragues ont commencé à travailler dans le Chenal du Nord. Ces travaux se terminent en 1937 laissant une profondeur de 10.7m (35 pieds) à la mer la plus basse.⁴⁴

Graduellement, les navires au long cours ont migré vers le Chenal du Nord laissant le Chenal du Sud aux goélettes et à la navigation locale.

En 1942, seulement 4 % des navires océaniques avaient emprunté le Chenal du Sud.⁴⁵ Toutefois, les utilisateurs du Chenal du Sud étaient sur le point de quitter ce chenal aussi, mais pour une tout autre raison. Cela a commencé avec l'arrivée du chemin de fer et, dans les années 60, le Québec s'est doté d'un réseau routier convenable, rendant le transport par camion plus intéressant, plus rapide et moins dispendieux.⁴⁶

L'avantage principal du transport par camion était que la cargaison était chargée immédiatement de l'expéditeur et se rendait directement à la destination sans autre manipulation. Expédier du cargo par goélette voulait dire charger un camion, l'apporter sur le quai, décharger le camion et charger le bateau.

Ce caboteur pouvait prendre quelques jours selon les marées et la météo pour se rendre au quai du village de



L'épouse du gardien, montrant une des maquettes de goélettes de ses fils. Photo : Collection Pierre Boisvert



Enfants dans les chaloupes près du phare en 1962. Photo : Collection Pierre Boisvert



Goélette à l'ancre du côté Nord du phare en 1961. Photo : Collection Pierre Boisvert

42. St-Lawrence river pilot below Quebec, 1929 et 1957

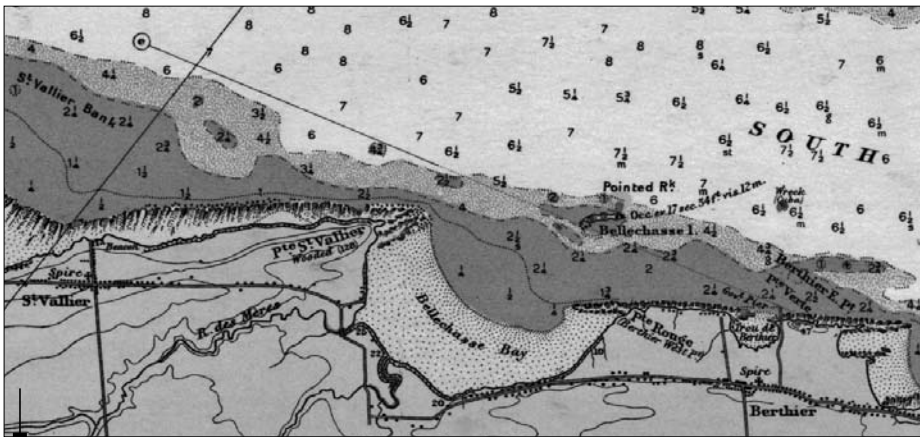
43. Le Saint-Laurent 1900 – 1960, page 15

44. Le Saint-Laurent 1900 – 1960, page 16

45. Le Saint-Laurent 1900 – 1960, page 16

46. L'ère des Goélettes du Saint-Laurent pages : 282,283

47. L'ère des Goélettes du Saint-Laurent page 283



Partie de la Carte # 207, 1928. Archives nationales du Québec

son client. Une fois accosté, il fallait transférer de nouveau la cargaison dans des camions pour finalement arriver à destination.⁴⁷

Pas surprenant que la flotte de goélettes du Saint-Laurent a progressivement disparu au profit du camionnage. Les quais publics qui étaient autrefois les endroits de rencontre de chaque village sont tombés à l'abandon. Certains ont été oubliés et d'autres ont trouvé de nouveaux utilisateurs. C'est le cas ici à Berthier, où une marina pour les bateaux de plaisance a redonné vie à ce vieux quai.

La disparition des navires dans le Chenal du Sud précipita celle des amers et des phares. Le phare de l'île de Bellechasse a subi le même sort que les navires qui par le passé le côtoyaient.

Et la lumière s'éteignit !



L'île de Bellechasse en 2011, avec la tour à claire-voie. Photo : Pierre Boisvert

Au début des années 1960, une nouvelle ère de modernisation frappa les phares du Saint-Laurent. Ce fut une période néfaste pour la portion de notre patrimoine maritime que représentaient les phares. Plusieurs phares ancestraux ont été démolis ou brûlés pour être ensuite remplacés par une petite tourelle métallique chapeauté d'un gyrophare automatique.

Ce fut le cas des phares du Cap-aux-Oies, de la Grande île de Kamouraska et de l'île du Long Pèlerin. Le phare de Pointe des Monts avait aussi été remplacé par une tour à claire-voie, mais l'implication de la communauté locale a permis de sauver ce phare de l'anéantissement.

Pour le phare de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie, la tourelle lumineuse a été construite pas très loin au sud du phare et ce dernier a été laissé à l'abandon.

Il fallut peu de temps pour se rendre compte que la nouvelle tour n'était pas assez haute et que la lanterne de l'ancien phare obstruait le faisceau lumineux. Au lieu d'élever la tour, la lanterne du phare a été rasée, laissant un gouffre par où la pluie et la neige pénétraient dans le phare pour qu'il dépérísse encore plus rapidement. Heureusement, la société Duvetnord est arrivée avant qu'il ne soit trop tard et a réussi à restaurer le phare et reconstruire une lanterne.

Le phare de l'île de Bellechasse a subi le même sort que ses congénères. En 1963, le gardien Lauréat Gaumond a été avisé qu'il était à la retraite et que, dorénavant, une lumière automatique serait installée dans le phare.

M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien nous raconte : « *Les deux premières années que mon père a lâché, il y avait une lumière automatique dans le phare. Là, ils ont eu peur que le feu fasse brûler ça, le monde fait brûler ça, ils ont construit la tour, pis là ils ont arrêté d'utiliser le phare.* »⁴⁸

L'ancien phare maintenant centenaire avait eu un sursis. La nouvelle tour métallique était en fonction et le phare avait été abandonné par le Ministère, mais pas par ses anciens occupants. M. Jean-Louis Gaumond nous précise : « *Le phare n'était plus entretenu, mais il était resté propre, tous les lits étaient restés là. On y allait à toutes les fins de semaines en yacht. Mais, il n'a jamais eu une vitre de cassée là, le monde de Berthier, y surveillait ça.* »⁴⁹

Quelques années ont passé, et en 1968, c'est la catastrophe; le phare est rasé par les flammes. Lors d'une entrevue avec M. Rodrigue Gignac dans le cadre d'une émission à Radio-Canada, M. Lauréat Gaumond, le dernier gardien a raconté les derniers moments du phare.

« *Il ventait moins qu'aujourd'hui, une belle journée ensoleillée, pareil comme aujourd'hui, mais il ventait moins. Les gens du village, les vieux navigateurs téléphonaient ici : Pourquoi est-*

48. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 5 avril 2011

49. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 5 avril 2011

ce...? Je n'ai pas mis le feu au phare ! Je ne suis plus au phare, moi ; c'est automatique ! Je leur répondais ça. Un site quasiment historique, ça faisait plus de 125 ans que c'était fait, cette affaire-là. J'aurais bien dû débarquer le panneau qu'il y avait là, maudit ! C'était tout écrit, vous savez, sculpté, le nom des gars qui avaient construit ça et la date des travaux, la finition des travaux, tout, l'année.

Je me suis dit : Il faut que ça reste ici, ça, ça appartient au gouvernement. Mais si j'avais su qu'ils auraient tout fait brûler par exemple, là, j'en aurais débarqué... Je l'aurais débarqué ce panneau-là, certain. »⁵⁰

Il s'était passé quelques années depuis que la nouvelle lumière était en fonction et que le phare éteint restait à l'autre bout de l'île à regarder la mer sans déranger. Alors pour quelle raison le phare a été incendié ? Semble-t-il que le vieux phare dérangeait après tout. M. Jean-Louis Gaumond nous explique : « C'est pour ça qu'ils l'ont fait brûler ! La tour n'était pas assez haute lorsque les bateaux arrivaient à l'Île aux Grues. La tour de métal était plus basse que le phare, plutôt que de relever la tour de métal, ils ont brûlé le phare. »⁵¹

La façon de naviguer a bien changé depuis 1861, année de la construction du phare des îlets de Bellechasse. Plusieurs phares ont disparu de la carte... C'est le cas de le dire. Les navigateurs utilisent maintenant des cartes électroniques et des systèmes de positionnement par satellites. Ainsi, les phares qui ont survécu n'ont qu'un seul avenir : au lieu de regarder vers la mer les navires qui passent, ils doivent détourner leur regard vers la terre pour entrevoir l'arrivée des touristes.

Pour les phares qui ne sont plus, comme celui de notre petite île de roches au large de Berthier, il ne nous reste que des souvenirs, des écrits et quelques vestiges métalliques encore fixés dans la pierre. Les plaisanciers qui, aujourd'hui passent au large des îlets peuvent apercevoir une tour à claire-



Vestiges des installations du phare de l'île de Bellechasse, 2011 - Emplacement du treuil manuel pour remonter la chaloupe. Photo : Jean-Louis Gaumond

voie chapeauté d'un gyrophare automatique.

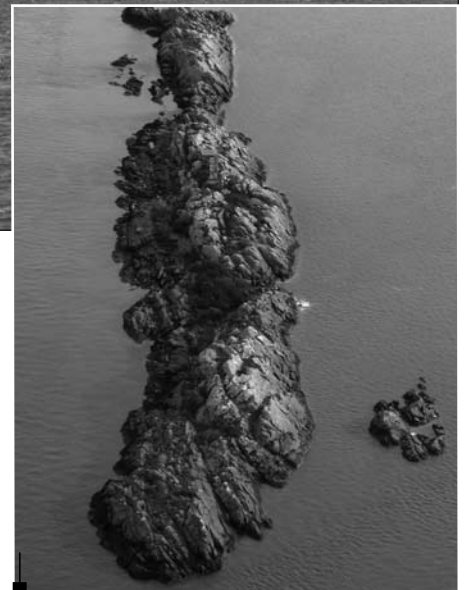
Ils ne se doutent pas qu'à une époque pas si lointaine, il y avait ici de la vie, un gardien, sa famille et ses amis. Il y avait un phare qui aurait eu 150 ans cette année !

AUTEUR

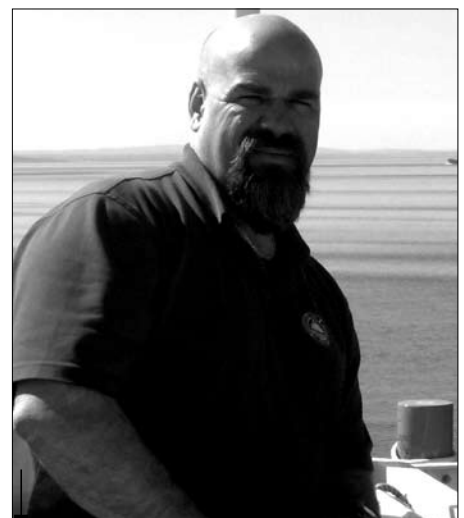
Jean Cloutier fait ses études à L'Institut de Marine du Québec à Rimouski et commence à naviguer à l'âge de 17 ans. Il a longtemps navigué sur les pétroliers de la compagnie Irving, passant du poste de matelot à celui d'officier puis de capitaine au long cours.

Après deux ans de formation, il est reçu pilote du bas Saint-Laurent en 1996. En 1998, il commence des recherches historiques à propos du phare de l'île Verte dans le but d'y installer un petit musée. Depuis, les phares et surtout celui de l'île Verte, sont devenus sa passion et son hobby.

Il a été président de la Corporation des maisons du phare de l'île Verte et aujourd'hui, siège sur le conseil d'administration des Gestionnaires de phares du Saint-Laurent et de l'estuaire.



Vue aérienne de l'île de Bellechasse en 2011. Vue de l'Ouest vers l'Est. Photo : Jean Cloutier



Jean Cloutier sur un navire en sortant du Saguenay. Photo : Lucien Levesque

50. Entrevue de M. Lauréat Gaumond, dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordé à M. Rodrigue Gignac en 1978 pour une émission radiophonique par la société Radio-Canada.

51. Entrevue de M. Jean-Louis Gaumond, fils du dernier gardien du phare de l'île de Bellechasse, accordée à M. Jean Cloutier le 5 avril 2011

*Depuis plus de 150 ans,
Gardiens d'une grande voie de navigation continentale*



CORPORATION DES PILOTES
DU BAS-SAINT-LAURENT

www.pilotesbsl.com

La route des Phares

Accessibles au public

Cap-des-Rosiers

Cap Madeleine

Île Verte

La Martre

Matane

Pointe-à-la-Renommée

Pointe-au-Père

Pointe-des-Monts

Pot à l'eau de vie

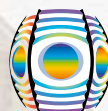
www.routedesphares.qc.ca



Le Passephare



Encouragez les actions de la
Corporation des gestionnaires de phares
en vous procurant le Passephare
pour 30\$ (valide 2 ans). De plus, vous aurez accès
gratuitement aux phares suivants :
l'Île Verte, Pointe-au-Père, Matane, La Martre, Cap
Madeleine, Pointe-à-la-Renommée et Cap-des-
Rosiers, au Bas-St-Laurent et en Gaspésie.



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