

**Patrimoine historique des
communautés anglophones
des Îles de la Madeleine**



C.A.M.I.
(Conseil des Anglophones madelinots)

*Patrimoine historique
des communautés anglophones
des Îles de la Madeleine*

Auteur : Wynn Currie
Recherche historique : Byron Clark, Robina (Coe) Goodwin,
Mary Ann Dickson, Diane Chenell,
Candace (Aitkens) Dickson,
Will & Geraldine (Clark) Burke,
ainsi que les auteurs inclus dans la bibliographie.

Correction anglaise : Robina (Coe) Goodwin,
Geraldine (Clark) Burke

Traduction française : Solange Bureau

Correction française : Chantal Naud

Mise en pages
et impression : Gemini 3D
Cap-aux-Meules, (418) 986-2545
www.gemini3d.com

Première édition : 2006

Même si les renseignements présentés sont basés sur une recherche systématique, des inexactitudes ont été trouvées et corrigées. Il y a toujours place à discussion mais, selon moi, les renseignements sont aussi précis que possible considérant les limites données.

Note : L'image sur la couverture est la combinaison de deux photos prises par Robina Coe Goodwin lors de la reconstitution du passage de Jacques Cartier à Old Harry, il y a quatre cent cinquante ans. La femme en arrière-plan est Dorothy Best Goodwin, maîtresse de poste de Grosse Île durant quelques années. Ce livre est le deuxième de la série Patrimoine Historique, présenté par le Conseil pour Anglophones des Îles de la Madeleine.

Le Complexe historique patrimonial de C.A.M.I.

787, chemin Principal Grosse Île, Québec G4T 6B2

Téléphone : (418) 985-2116

Télécopieur : (418) 985-2113

c.a.m.i@tlb.sympatico.ca

www.ilesdelamadeleine.com/cami



Table des matières

Introduction	1
Les premier Anglais arrivés aux Îles de la Madeleine	2
Les églises et les cimetières	6
Les églises anglicanes	6
Les cimetières anglicans	9
Le système d'éducation	14
L'économie	21
L'agriculture	21
Les marchands	21
L'industrie de la pêche	22
L'industrie forestière	26
L'industrie de la chasse	27
L'industrie minière	27
L'industrie touristique	28
Les systèmes de communication et de transport	29
Les communications	29
Les bureaux de poste	31
Les moyens de transport	33
Les phares	37
Les années de guerre	39
Les soins de santé	40
Les municipalités	41
Conclusion	43
Bibliographie	44

Introduction

Les Îles de la Madeleine sont situées presque au centre du golfe Saint-Laurent. Cet archipel est composé d'une série de neuf îles principales et de plusieurs petites îles. Sa forme ressemble vaguement à un hameçon et est orientée du nord-est au sud-ouest. Cinq de ces îles principales sont reliées par de longs ensablements, des chaussées, des ponts ainsi que par la route 199. L'Île d'Entrée est la seule île habitée qui ne soit pas reliée au groupe d'îles principales.

Les Micmacs, peuple amérindien, sont venus aux Îles sur une période de plusieurs siècles avant l'arrivée de Jacques Cartier en 1534. Les pêcheurs français (Basques, Bretons et Normands) étaient attirés vers ces Îles et leurs eaux poissonneuses. Bien que la morue ait été leur principal intérêt, les loups marins et les vaches marines étaient recherchés tant pour leur précieuse huile que pour la viande. À la fin du XVI^e siècle, les Anglais ont démontré un intérêt certain pour les ressources naturelles des Îles. Soumises aux nombreux conflits entre la France et l'Angleterre pour acquérir l'Amérique du Nord, les Îles de la Madeleine ont changé de mains plusieurs fois. Vers la fin du XVIII^e siècle, les vaches marines étant en voie d'extinction dans le golfe, le poisson est devenu la base de l'économie des Îles même si les loups marins y étaient toujours en abondance. Le 24 avril 1798, après avoir obtenu les lettres patentes, l'amiral Isaac Coffin devint l'unique propriétaire de ces îles qui intéressaient grandement le gouvernement anglais.



La municipalité de Grosse Île a dédié ce monument à la visite de Jacques Cartier sur nos îles en 1534. La sculpture a été érigée en 1984, sousignant le 450^e anniversaire de sa visite aux îles.

Les naufrages importants

Les naufrages, bien que dramatiques pour les victimes, contribuèrent d'une certaine façon au peuplement des Îles. Ainsi, plusieurs marins réussissaient à se traîner jusqu'au rivage dans l'espoir d'y trouver un accueil et les motivations qui les retiendraient dans cette région éloignée. En ce sens, plusieurs de ces naufrages furent décisifs pour les rescapés et importants, en apport humain, pour les communautés anglophones.

En 1831, John Dickson a survécu à un naufrage dans la région de la Pointe-de-l'Est ; cependant, nous ne pouvons confirmer s'il était parent avec la famille Dixon/Dickson qui habite aux Îles. Le recensement de 1831 indique qu'il possédait un terrain et une maison à L'Étang-du-Nord.

En 1839, l'*Andromache*, un bateau de guerre anglais, s'est échoué sur les rochers à l'arrière de l'Île d'Entrée. On surnomme encore ces rochers, Rochers Andromache « Andromache Rocks ». John Patton était sur ce bateau lorsque celui-ci a frappé l'Île d'Entrée. Il était originaire de Dunoon en Écosse où il travaillait comme charpentier-menuisier sur les bateaux et comme fermier. Établi à l'Île d'Entrée, il a épousé Eve McLean et ils ont eu dix enfants.



Le vaisseau *Andromache* de la marine britannique s'échoue sur les rochers au nord de l'Île d'Entrée en 1839.



Section d'un bateau naufragé jeté à terre à l'anse à Ad, Old Harry 2005.

Le 19 mai 1847, un trois-mâts appelé le *Miracle*, avec des immigrants à son bord, s'est échoué à la Pointe-de-l'Est. Ce naufrage est peut-être l'un des plus tragiques et certainement le plus connu à survenir aux Îles de la Madeleine. Mary Goodwin, une pionnière des Îles, est décédée des suites de la fièvre typhoïde

contractée alors qu'elle soignait les victimes de ce naufrage. Un des survivants, John James Brophy, a épousé Eva McLean de l'Île d'Entrée.

Le 16 décembre 1856 fut vraiment un jour de deuil dans le golfe Saint-Laurent. Le *Good Intent* avait fait le voyage en toute sécurité à partir de Liverpool, en Angleterre, mais son gouvernail s'est brisé lors d'une violente tempête près de l'Île Brion. Peter Tager, celui-là même qui a introduit le nom de Taker aux Îles, était à bord. Le bateau, hors d'usage, n'était cependant pas une perte totale ; après la tempête, il fut réparé et put continuer sa route ... mais sans Peter Tager.

Le 7 décembre 1863, le brick *British Lady* s'est abîmé en mer près de Grosse Île Nord. Il transportait à son bord une charge de bois de construction de Port Hill, sur l'Île-du-Prince-Édouard, à Bristol, en Angleterre. Parmi les quelques survivants de ce bateau, William Heddon est demeuré aux Îles. Par la suite, il s'est marié à Susan, la fille d'Alexander McPhail et d'Alice Goodwin, une pionnière de Grosse Île.

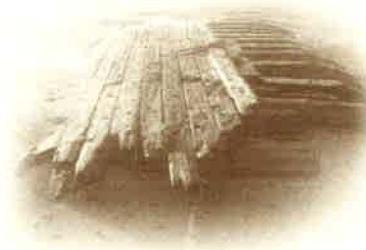


Naufragé William Heddon

Le 28 novembre 1871, le brick *Wasp* s'est échoué à cinq milles à l'est de Pointe-aux-Loups, sur la plage du nord. L'unique survivant de cette tragédie fut Jean-Baptiste-Augustin Lebourdais. L'histoire relatant combien il tenait à la vie est bien documentée; il est inutile de la raconter de nouveau. Cet homme est à l'origine des communications modernes aux Îles de la Madeleine.

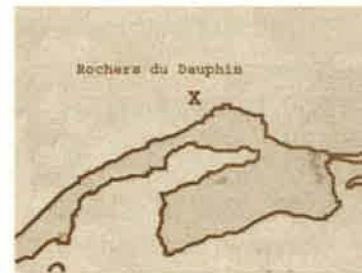


Augustin Lebourdais



Naufrage au Nord de Grosse Île

Le *S.S. Lunenburg* était un bateau à vapeur, en bois, que la famille Leslie utilisait pour importer la marchandise générale à leur magasin de Cap-aux-Meules et exporter des produits de la mer. Le bateau servait aussi à transporter le courrier entrant et sortant des Îles. Lors d'un voyage aux Îles, le bateau a affronté un ouragan et s'est échoué sur la plage de Sandy Hook le 4 décembre 1905 ; Robert J. Leslie, député des Îles de la Madeleine, était parmi les victimes qui sont décédées ce jour-là, lorsque le bateau s'est brisé, projetant dans la mer déchaînée quelques-uns des membres d'équipage ainsi que des passagers.



Rochers du Dauphin (The Ledge) est une formation de rochers au nord du Cap Dauphin, à environ trois pieds sous l'eau à marée basse. Cette formation de rochers fut la cause du désastre de plusieurs bateaux dans le passé.

Le naufrage de deux autres embarcations, plus petites toutefois, ont sérieusement affecté les communautés anglophones. Le 17 avril 1936, un bateau de pêche avec, à son bord, des hommes d'Old Harry, a navigué jusqu'à Grande-Entrée afin de rejoindre le *Loval* - un bateau de passagers et de marchandises - qui faisait la navette entre Pictou, Souris, Havre-Aubert, Cap-aux-Meules et Grande-Entrée. Le petit bateau de pêche a sombré dans le canal de Grande-Entrée. Six personnes, la plupart de la famille Dunn, se sont noyées ce jour-là. Voici leurs noms : Aubreye, John et Raymond Dunn, Orin Dingwell de Bay Fortune à l'Île-du-Prince-Édouard ; Foster Clark et Baxter Turnbull sont aussi décédés lors de ce naufrage. Ils sont tous inhumés

au cimetière de Saint Peter's By-the-Sea de Old Harry. Le seul survivant qui a réussi à s'agripper au bateau, fut Charles-Henry, fils de Charles Clark.

En novembre 1987, un bateau a chaviré entre l'Île d'Entrée et Cap-aux-Meules. Cinq jeunes ont perdu la vie lors de cet accident alors qu'ils rentraient chez eux, à l'Île d'Entrée. Quatre de ces jeunes gens étaient de l'Île d'Entrée et le cinquième, de Québec. Il s'agit de Kimberly Patton (18 ans), Lorne McLean (28 ans), Tracy Clarke (18 ans), Delbert McLean (24 ans) et Darla Hickey (30 ans).

Les noms de famille tels que Craig et Matthews trouvent aussi leurs origines dans les naufrages. D'autres noms de famille n'ont pas survécu au passage du temps: Heddon, Brophy et Lebourdais.

Voici une liste de quelques-unes des familles anglophones qui se sont installées aux Îles ainsi que l'année approximative de leur arrivée :

Nom :	Date d'arrivée :
Dickson, David (Île d'Entrée)	1822
McLean -la famille (Île d'Entrée)	1822
Clark, James (East Cape)	1828
Goodwyn or Goodwin, George	1828
McLean, Alexander	1828
Moore, Alexander	1828
Rankin, John	1828
Dickson, John (Cap-aux-Meules)	1831
Keating, Nicholas (pointe de Grosse Île)	1831-32
Turnbull, Benjamin (Cap-aux-Meules)	1831
Patton, John (Île d'Entrée)	1839
Burke, John	1845
Collin, Thomas	approximativement 1849
Welsh, James (Île d'Entrée)	approximativement 1849
Aitken, James	1850
McLean, Daniel	1850
Quinn, John (Cap-aux-Meules)	1852

Les églises et les cimetières

Les églises

Le 4 juillet 1850, le très révérend Jehoshaphat Mountain, troisième évêque de Québec, fonda la Mission anglicane des Îles de la Madeleine. Celle-ci devint le premier ministère du révérend Felix Boyle, nouvellement ordonné diacre le 14 juin 1851. Quelques-uns des premiers colons anglais protestants, dispersés ici et là, se rassemblaient chaque dimanche pour prier dans un entrepôt près de la plage. En 1882, le révérend Boyle a fait construire le premier presbytère dans un endroit plus central car il y avait un bon nombre d'Anglicans qui étaient éparpillés de Havre-Aubert à Grande-Entrée.

Aux Îles de la Madeleine, la première petite église anglicane fut construite à Grosse Île Nord, aux alentours de 1852 ; le bois d'un bateau qui avait fait naufrage a servi à en ériger la charpente.

Vers 1884, une plus grande église, Holy Trinity, fut consacrée par le très révérend Williams à Grosse Île Nord. Située près d'un grand cimetière, afin de recevoir la communauté croissante, cette église fut arrachée de ses fondations par des vents violents au début des années 1920.

Pendant ce temps, l'assemblée des fidèles de Cap-aux-Meules avait assez augmenté pour justifier d'avoir sa propre église. En 1869, John Townsend Coffin, le propriétaire des Îles et neveu de feu l'amiral Isaac Coffin, a financé la construction de la première église Saint Luke. Elle fut consacrée par le très révérend J.W. Williams, le quatrième évêque de Québec.



Passage d'un arc-en-ciel près de l'église Saint Peter's By-the-Sea à Old Harry

Au cours de l'automne 1859, le bois et les matériaux sont arrivés aux Îles pour construire l'église Saint Augustine sur le cap Gridley, à Havre-Aubert. Ce bois de construction était un autre généreux don de John Townsend Coffin. On croit que l'église fut construite en 1860 pour recevoir les flottilles des pêcheurs néo-écossais et américains qui se rassemblaient à Havre-Aubert chaque printemps et y demeuraient jusqu'à l'automne. Elle fut construite sur le site qu'occupe présentement le Musée de la Mer. Une grande croix fut érigée à la mémoire des gens qui étaient enterrés dans le cimetière. En 1869, le très révérend Williams consacra cette église pendant que le révérend John Walters était en place. Le dernier office religieux eut lieu à l'église Saint Augustine en 1903. Sans pouvoir l'affirmer avec certitude, on croit que l'église fut démolie en 1911. Le bois, les bancs, la sacristie, la cloche ainsi que le clocher furent intégrés à la première église All Saints.



L'Église Saint Augustine
à Havre-Aubert

Le très révérend Andrew Hunter Dunn, cinquième évêque de Québec, a consacré en 1900, la première église All Saints de l'Île d'Entrée, alors que le révérend J.C.W. Prout en avait la charge.



Première église de l'Île d'Entrée : All Saints

La deuxième église Saint Luke fut construite en 1905 et consacrée en 1918 par le très révérend Lennox W. Williams, sixième évêque de Québec. Le 24 mars 1946, elle fut détruite par un incendie.



Première église de Cap-aux-Meules :
Saint Luke

La troisième église Holy Trinity fut construite en 1925 par Douglas Clarke et Arthur Goodwin ; elle fut consacrée en 1928 par le très révérend Lennox W. Williams.

La petite église d'Old Harry, Saint Peter's By-The-Sea, fut construite en 1916 et consacrée en 1918. Le bois de charpente provient du *Kwango*, un bateau qui a fait naufrage près de l'Île Brion. C'est maintenant la plus vieille église anglicane qui existe aux Îles de la Madeleine.



Saint Peter's By-the-Sea

La troisième église Saint Luke de Cap-aux-Meules fut construite en 1950. Mais en 1974, la paroisse de Cap-aux-Meules ne comptait plus que cinq Anglicans ; il était donc devenu impossible de conserver cette église. Le 11 septembre 1980, l'évêque Allan Goodings a donc désacralisé celle-ci.

C'est l'archevêque Carrington qui, en 1958, a consacré l'église All Saints que nous fréquentons présentement.



L'Église All Saints de nos jours

Les cimetières anglicans

Havre-Aubert

Le cimetière Saint Augustine

Voici quelques noms de personnes ensevelies ici : Arthur Pinkham, Joseph Rowden, William Clarke, George Brown ainsi que l'équipage du navire *Juliet M. Tilden*, qui a fait naufrage le 30 septembre 1867 et dont les victimes ont été enterrées ici trois jours plus tard, soit le 3 octobre 1867 ; Benjamin Sylvester, Hezekiah Clarke, Edward A. Clarke, Freeman Sanders, Wells Wardwell, S. Wardwell, Samuel Perkins, John Sawyer, William Wilson (matelot de deuxième classe sur le *General Grant*, natif de Gloucester, Maine - le 5 mars 1868) et William Snow (capitaine du voilier *Snow Drop* - 1884).

Cap-aux-Meules

Le cimetière Saint Luke

Le cimetière Saint Luke fut consacré en 1869 et contient 118 pierres tombales différentes ; la plus ancienne est celle de William Adams Johnston, fils de William Johnston, décédé aux Îles de la Madeleine le 13 mars 1853, à l'âge de dix-huit mois.

La personne la plus âgée à être inhumée dans ce cimetière est William Dixon ; il était né en 1825 et est décédé en 1910 à l'âge de 85 ans.



L'Église Saint Luke

Grosse Île

À l'intérieur de ses limites, l'île de Grosse Île possède deux cimetières consacrés : celui de Grosse Île Nord et celui de Holy Trinity de Grosse Île, adjacent à l'église Holy Trinity. Avant l'existence de terrains consacrés, Grosse Île possédait des cimetières privés par exemple le cimetière de la famille Dingwell de l'Île Brion, propriété personnelle de la familles.

Grosse Île Nord

Un grand monument a été placé au carrefour de Grosse Île Nord pour honorer la mémoire des premiers arrivants en provenance de Nouvelle-Écosse. Des pierres du rivage, encore visibles aujourd'hui, servent à indiquer l'emplacement d'un bon nombre de tombes dans ce cimetière. À l'inverse de ce que l'on voit habituellement dans les lieux consacrés, ces pierres tombales sont placées dans le sens nord-sud au lieu d'être orientées vers l'est. Puisque c'était un cimetière privé, celui-ci ne fut jamais consacré. L'inscription gravée (en anglais) sur la pierre se lit comme suit :



« VERS 1828, UN PETIT GROUPE DE COLONS ANGLAIS DE NOUVELLE-ÉCOSSE SE SONT ÉTABLIS DANS CETTE RÉGION. LAISSÉS À EUX-MÊMES, ILS ONT DÛ FAIRE FACE À UNE PAUVRETÉ SANS NOM, UNE GRANDE MISÈRE PHYSIQUE ET SPIRITUELLE. SANS MÉDECIN NI CLERGÉ, ILS ONT PRIS SOIN DE LEURS MALADES. ILS ONT ENTERRÉ LEURS MORTS. MÊME SI LES NOMS DE CEUX QUI REPOSENT ICI SONT INCONNUS, CE MONUMENT EST ÉRIGÉ POUR RENDRE HOMMAGE À LEUR MÉMOIRE, À LEUR COURAGE ET À LEUR FOI PROFONDE EN DIEU TOUT-PUISSANT. ILS SONT LES RACINES DE NOTRE HISTOIRE.
(ÉRIGÉ EN JUILLET 1990) »

Le cimetière consacré compte plus de 300 pierres tombales. Cependant, il y aurait beaucoup plus de gens enterrés là ; les tombes n'étaient indiquées que par des pierres du rivage, lesquelles ont été enlevées accidentellement ou ont été recouvertes avec le temps.

La personne la plus âgée à être enterrée dans ce cimetière et qui possède un monument, est Mary McDonald, l'épouse de Jeremiah Driscoll. Elle était née en 1795 et est décédée en 1881. La plus vieille pierre tombale semble être celle de Susan McPhail décédée le 22 mars 1868; elle était l'épouse de William Heddon, victime d'un naufrage. On retrouve également ici la pierre tombale d'un enfant de onze ans, Daniel-Albert McLean, qui s'est noyé lorsque le bateau dans lequel il prenait place avec son frère de dix-huit ans, James Freeman, a chaviré ; ces deux décès sont survenus le 17 juillet 1880.

En 1975, une plaque commémorative fut installée dans le cimetière de Grosse Île Nord à la mémoire du révérend Felix Boyle. Cette plaque est aussi dédiée à la mémoire de sa femme, Julia-Louisa Arnold - décédée et enterrée aux Îles de la Madeleine en 1865 - et à celle de sa petite fille, Julia Magdalen (1863-1864).

Holy Trinity

L'église Holy Trinity fut construite en 1925 et le terrain consacré en 1928. Quatre-vingt-neuf tombes y sont indiquées à l'aide de pierres tombales.

La personne la plus âgée inhumée à Grosse Île Sud, est Margaret Shelbourne Clarke (1845-1935). On se souvient d'elle grâce à une pierre tombale consacrée à quelques-uns des enfants de la famille de Frances Levi Prest. Le premier enfant à avoir un monument dans ce cimetière fut Lilian Prest, décédée à la naissance en 1922 ; elle était la fille de Frances Levi Prest et de Eva Maria McPhail.



L'Église Holy Trinity

Cap-de-l'Est

Une pierre tombale a été placée à Cap-de-l'Est à la mémoire du premier Clark venu s'établir aux Îles : James Clark est décédé à l'âge de 77 ans en 1870 ; sa femme, Mary Goodwin, l'avait précédé dans la tombe en 1847.



À la Pointe-de-l'Est une plaque de bronze placée sur une grosse pierre, - sur un bloc de pierre en réalité - veut rappeler et honorer la mémoire des victimes du naufrage du *Miracle*. Plusieurs des naufragés sont décédés sur la plage ou furent rejetés sur le rivage et, par la suite, enterrés dans le sable par James Clark, ses fils et d'autres personnes qui étaient sur les lieux en ce jour fatidique du 19 mai 1847.

L'Île d'Entrée

Il y a deux cimetières sur l'Île d'Entrée: l'un appelé le « Vieux cimetière », lequel est situé sur le versant de la butte de Patton et le « cimetière All Saints » à proximité de l'église.

« Vieux cimetière »

Des vingt-neuf personnes inhumées dans le « Vieux cimetière », seules sept possèdent encore une pierre tombale. Dans la plupart des cas, ce sont des croix en bois qui servent à indiquer l'emplacement des tombes. La personne la plus âgée avec une pierre tombale à avoir été ensevelie dans le « Vieux cimetière » est John Cassidy (1757-1842) ; quant à la plus jeune, il s'agit d'Esther Ellen Dickson, âgée seulement d'un an et deux mois. On croit qu'Alexander McLean Sr fut enterré ici en 1826.

« Le cimetière All Saints »

Le cimetière All Saints possède 188 monuments. La plus ancienne pierre tombale de ce cimetière est celle de John Henry Collins, décédé à l'âge de 15 ans et trois mois, 23 avril 1904. La plus lointaine ancêtre à avoir été inhumée dans ce cimetière est Eleanor Hynes, épouse de James Welsh Sr., née en 1829 et décédée le 9 décembre 1919.

Old Harry

Saint Peter's By-the-Sea

Le cimetière de Saint Peter's By-the-Sea possède 95 pierres tombales dont la plus ancienne appartient à un nourrisson, l'enfant de James Burton Clark et d'Annie Exina (Ina) Rankin appelé John Lawrence Clark ; cet enfant est né le 28 octobre 1915 et décédé le 6 décembre 1915. Sur sa pierre tombale il est écrit en anglais :

« Un petit enfant leur montrera le chemin »

La petite pierre tombale blanche témoigne des changements survenus à Old Harry au fil des ans.



La personne la plus âgée inhumée au cimetière d'Old Harry est Flora Mary Driscoll, épouse de Henry B. Clark. Elle était née en 1825 et est décédée le 10 novembre 1921 à l'âge de quatre-vingt-seize ans.



Le système d'éducation

Aux Îles de la Madeleine le système d'éducation destiné à la communauté anglophone fut lent à démarrer. Dans les années 1800, les parents ou les grands-parents instruits enseignaient eux-mêmes à leurs enfants, à la maison. Même au début du XX^e siècle, l'absence de cohérence des services éducatifs empêchait d'assurer à la jeunesse anglophone une éducation adéquate. Ceux qui désiraient se rendre au-delà de la huitième année devaient souvent quitter les Îles pour poursuivre leurs études. Plus tard, lorsque le système fut mieux établi quelques-uns sont revenus aux Îles pour y enseigner.

Certains élèves ont fréquenté le couvent catholique de Havre-aux-Maisons, d'autres, l'Académie pour garçons située à Lavernière. Quand aucun de ces choix n'était réalisable, les élèves les plus ambitieux pouvaient demander au maître de l'école anglaise de leur donner des cours particuliers après les heures régulières de classe - le tout se déroulant habituellement dans la pièce à l'arrière de l'école, là où se trouvait le logement de l'enseignant. Une autre façon d'accéder aux études supérieures était de demander au pasteur en charge de la communauté de donner des cours privés. Généralement, seules les filles choisissaient cette option. Elles réussissaient ainsi, souvent, à atteindre leur onzième année et obtenaient alors l'autorisation d'enseigner à l'école locale ; la seule autre possibilité d'accéder à un degré supérieur d'études était de quitter les Îles et de demeurer chez des parents qui habitaient le continent.

Finalement, une commission scolaire fut créée pour les écoles protestantes des Îles. Quatre ou cinq résidents locaux aidaient à prendre les décisions qui s'imposaient. La personne en charge de l'organisation de l'ensemble des écoles était l'enseignant des classes de niveau secondaire.

Cap-aux-Meules

En 1881, M. Harvey Clarke (1848-1923) était le maître à l'école anglaise de Cap-aux-Meules. La première école, située près de la Banque Nationale, donnait encore des cours à la fin des années 1920. Cependant, la décision fut prise de construire une école plus près des

Anglophones qui habitaient le village. Pour répondre à cette demande, un terrain fut acheté à Montague Goodwin.



Deuxième école à Cap-aux-Meules

Pour remplacer la première, la deuxième école fut construite au coin du chemin Gros-Cap. C'était une école d'une seule pièce mais beaucoup plus grande et qui desservait environ trente élèves. On pouvait y suivre des cours jusqu'en huitième année et les enseignants provenaient du continent.

Avec le temps, la population étudiante est devenue trop importante pour loger dans cette pièce unique, d'où la décision d'ajouter une pièce adjacente à celle-ci. Pendant l'été de 1941, Arthur Goodwin en a commencé la construction et il termina le tout en 1942 ; cette extension allait servir pour les classes du secondaire. L'école fut aussi utilisée pour les offices religieux après que le feu eût détruit la seconde église Saint Luke en 1946.

Grosse Île

La première école de Grosse Île fut construite en 1860 ou avant et l'enseignant en était Norman Clarke (1852-1929). C'était une école d'une seule pièce, construite sur la crête de Grosse Île Head, sur un terrain acquis du capitaine John Townsend Coffin par un bail de location à long terme de quatre-vingt-dix-neuf ans. On ignore ce qu'est devenu ce bâtiment et la date à laquelle il cessa d'être utilisé. Cependant, en 1896, une autre école d'une seule pièce fut construite à un endroit plus facile d'accès. Son emplacement était approximativement là où se trouve la partie réservée à l'enseignement primaire de l'école actuelle.



Première école à Grosse Île

Deuxième école à Grosse Île

Par la suite, la communauté ayant augmenté, une troisième école dotée de deux grandes pièces fut construite. L'ancienne école fut vendue, déménagée et transformée en maison privée.

La troisième école fut construite face au sud, vers le chemin Wide, sur la butte de l'école, à peu près où se trouve la partie réservée à l'enseignement secondaire de l'école actuelle. Des menuisiers locaux, Arthur Goodwin et Douglas Clarke, furent engagés pour la construire. La bâtisse faisait environ 30 par 50 pieds et elle comptait deux classes : l'une sur le côté ouest et l'autre à l'est. Chaque classe avait une dimension approximative de 20 par 30 pieds et était équipée d'un poêle au charbon. L'école avait un toit en « arête » : c'était le style courant à partir du début des années 1920 jusqu'au milieu des années 1940. Bien que cette école fut construite durant l'été 1934, elle ne fut pas utilisée avant janvier 1935. Il y avait un grand couloir au centre de l'école et une porte à l'arrière conduisait aux toilettes, lesquelles étaient munies de boîtes qui devaient être vidées. Plus tard, d'autres toilettes furent installées et de l'eau pouvait y être versée. La fosse septique était située dans la cave.



Troisième école à Grosse Île

L'école que nous avons présentement fut construite durant l'année scolaire 1954-1955 mais aucun cours n'y fut donné avant l'année scolaire suivante, soit 1955-1956. Elle fut construite en avant de l'ancienne école de deux pièces, mais plus près du chemin Wide. Sa façade était orientée d'est en ouest et possédait trois salles de classe. À l'origine, cette école était chauffée avec une fournaise au charbon. La partie nord-sud fut ajoutée en 1963 et est devenue l'école secondaire. Cette nouvelle section abrite deux salles de classe, un bureau ainsi qu'un logement pour l'enseignant en charge ou le directeur de l'école. Deux autres salles de classe ont été ajoutées au début des années 1980.



L'école actuelle à Grosse Île

L'Île d'Entrée

À l'Île d'Entrée, la première école fut construite près des boisés appartenant à Sam au XIX^e siècle, possiblement dès 1865. Elle fut nommée « l'école Moody » du nom d'un des enseignants de l'époque. Bien qu'il y eût une école, les cours ne se donnaient pas régulièrement vu la difficulté à recruter des enseignants. Il y avait des cours lorsqu'un enseignant était disponible ou quand le pasteur en charge des Îles se rendait à l'Île d'Entrée. Souvent on enseignait la lecture à l'aide de la Bible - ce qui atteignait un double objectif : l'apprentissage de la lecture et l'enseignement religieux.



La vieille école de l'Île d'Entrée



La deuxième école de l'Île d'Entrée

Lorsque cette première école devint inutilisable, les cours furent dispensés dans la salle à dîner chez John McLean jusqu'à ce qu'une autre école soit en fonction. On ne sait pas exactement quand cette deuxième école fut construite mais quand elle fut prête, on sait que celle-ci ne possédait qu'une seule pièce, un toit avec une forte inclinaison et un plafond haut. Comme le nombre d'élèves continuait d'augmenter à l'Île d'Entrée, l'école devint trop petite et les élèves du secondaire furent envoyés de nouveau dans une autre pièce louée chez un des résidents locaux.

Vers 1950-51, on décida de construire une école dans un endroit plus central. Au départ, en 1951, cette école possédait une seule pièce ; par la suite, il y eut des rénovations et des rallonges. En mars 1962, durant l'après-midi, alors que des cours s'y déroulaient, l'école a pris feu. Les élèves ont aperçu la fumée et l'enseignant les a fait sortir. L'édifice fut une perte totale. On ne connaît pas la cause de cet incendie, mais aucun acte criminel ne fut suspecté.



La troisième école de l'Île d'Entrée

L'école actuelle fut construite en juillet 1962 ; elle possède trois salles de classe ainsi qu'une résidence pour l'enseignant. Durant sa construction, l'enseignement primaire se donnait au centre communautaire de l'église et l'enseignement secondaire, dans un espace loué dans une des maisons du village.

Old Harry (1921-1975)

Vers 1850, Henry Clark Sr, fils de James et de Mary (Goodwin) Clark, de East Cape, rencontra Flora Driscoll, l'épousa et déménagea sa famille à Old Harry Head. Après un certain temps, il utilisa sa première maison pour en faire une école. Au début, il laissa cette bâtisse où elle était; mais juste au tournant du siècle, il céda à la communauté trois quarts d'acre de son terrain au coin d'Old Harry, et y déménagea là l'ancienne maison.

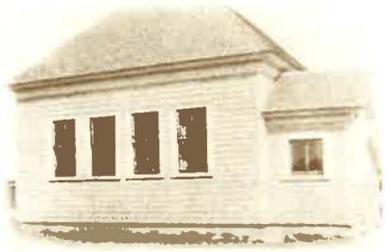
À cause de son exigüité, de sa vétusté et de son emplacement, cette petite école d'une pièce dut être remplacée. En 1922, la commission scolaire fit construire la mignonne « petite école rouge » au centre de la communauté d'Old Harry ; ainsi située, cette école était plus facile d'accès pour tous les jeunes. C'est Douglas Clarke et Arthur Goodwin, de Grosse Île, qui l'ont construite. Ne comportant qu'une seule pièce elle desservit d'abord les élèves jusqu'à la huitième année et plus tard, jusqu'à la septième année seulement. Les élèves du secondaire étaient transportés par autobus à Grosse Île. L'école accueillait environ vingt élèves à chaque année.

En 1975, la commission scolaire de Gaspé a fusionné l'école d'Old Harry avec celle de Grosse Île et les élèves furent conduits par autobus à Grosse Île. Le bâtiment passa aux mains du Centre communautaire d'Old Harry qui l'utilisa comme place d'affaires pour amasser des fonds servant à l'entretien de l'église Saint Peter's By-The-Sea. En 1985, le comité chargé du Centre communautaire a cédé la responsabilité du bâtiment au Conseil des Anglophones des Îles de la Madeleine (C.A.M.I.) qui a mis en place un mini-musée qui devint par la suite, après plusieurs restaurations, rénovations et reconstructions, le Complexe historique. « La petite école rouge » est maintenant la propriété du C.A.M.I.



L'école d'Old Harry

Cap-de-l'Est



L'école de Cap-de-l'Est

L'école de Cap-de-l'Est fut construite au tout début des années 1930. Un résidant du coin, Arthur Goodwin de Grosse Île, fut le menuisier en charge de ce projet. C'était une école d'une seule pièce avec le populaire toit « en arête ». La bâtisse avait une

entrée privée et possédait des bâtiments extérieurs pour les toilettes. Tout comme pour les autres petites écoles de cette époque, il y avait un poêle aux charbon au centre de la classe. Comme cette école était sous l'administration de la commission scolaire de Grosse Île, les élèves y étudiaient les mêmes disciplines. Les élèves qui fréquentaient cette école faisaient partie des familles Clarke du Cap-de-l'Est.

On ne connaît pas la date précise de la fermeture de cette école. Toutefois, les familles des élèves s'occupèrent du transport de ceux-ci vers l'école de Grosse Île, transport qui s'effectuait avec un cheval et une carriole ; ou bien, certains allèrent habiter chez des parents qui résidaient près de l'école de Grosse Île. En 1963, l'école du Cap-de-l'Est fut vendue par la commission scolaire et transformée en maison privée.

Grande-Entrée

À Grande-Entrée, la première école anglaise fut construite en 1895 ou 1896. Elle était située à l'extrémité ouest du village. Dix-neuf élèves y suivaient des cours et madame Paulina Dixon Burke fut la première à y enseigner. Cette école acceptait aussi bien les élèves protestants que catholiques romains - ce qui souleva quelques objections de la part de l'Église catholique et de l'évêque catholique romain J.C. MacDonald,



L'école de Grande-Entrée



Les toilettes et la remise à charbon de l'école

de Charlottetown. Les familles francophones ont probablement envoyé leurs enfants à cette petite école, même si l'Église condamnait cette pratique, car elle était située à proximité de chez eux. Par la suite, une école catholique romaine fut construite à Grande-Entrée.

En 1936, Allan Clark et M. Sullivan furent engagés afin de construire, sur le Chemin des Anglais, une école pour les Anglophones de Grande-Entrée, et pour y accueillir les familles Clark, Aitken, McPhail et Goodwin qui habitaient dans la région. C'était une école d'une seule pièce avec des plafonds de onze pieds de haut et toujours le fameux toit « en arête ». Les planchers, les murs intérieurs ainsi que les plafonds étaient en bois dur, vernis et cirés. L'école était chauffée à l'aide d'un poêle aux charbon ; il y avait une pièce avec une pompe à eau située dans le bâtiment principal. Pour le charbon, un cabanon adjacent au couloir ; ce couloir conduisait aussi à deux toilettes à l'arrière du bâtiment. Pour laisser entrer la lumière et parce qu'il n'y avait pas encore d'électricité en ce temps-là, quatre grandes fenêtres doubles de six pieds de haut occupaient le mur du sud.



Allan Clark

Vers la fin des années 1940, l'école ne servit plus à l'enseignement. Elle a été utilisée comme église anglicane pour une courte période de temps (même si elle ne fut pas consacrée), puis comme lieu de rencontre et finalement comme centre communautaire. Enfin, le bâtiment fut vendu et transformé en maison privée.



Les maisons des Clark, Goodwin et McPhail sur le vieux chemin des Anglais (ch. Pealey) à Grande-Entrée

L'Économie

L'agriculture

La plupart des familles entretenaient de petits potagers. En utilisant les carapaces de homards et les déchets de poissons comme engrais, elles récoltaient en abondance les pommes de terre, les navets et les carottes pour l'hiver. Les premiers Madelinots à vivre de l'agriculture furent les descendants d'origine écossaise et irlandaise. Ceux-ci vivaient en majorité sur les îles d'Entrée et de Brion. La population anglophone possédait 721 bêtes de ferme et, selon le recensement de 1871, on y produisait quelque 3 202 kilogrammes de beurre.



La ferme Dingwell à l'Île Brion

Les marchands

Au fil des ans, les communautés anglophones ont pu compter sur plusieurs « magasins généraux ». Les Leslie, Clark, Turnbull, Dingwell, Rankin et autres ont bien gagné leur vie à servir leur clientèle. Au début du XX^e siècle, Charlie Clark et Jim Clark étaient tous deux propriétaires d'un magasin général à Old Harry. Chaque vendredi, il y avait de nouveaux arrivages de viande fraîche sur le S.S. Lovat. À l'automne, des marchandises en vrac comme la farine, le thé, le sucre et la mélasse, étaient livrées sur demande. En 1947, Grant Clark a démarré la première usine d'embouteillage de liqueurs douces des Îles ; cette usine était située juste au coin d'Old Harry et encore aujourd'hui, on peut retrouver ses vieilles bouteilles, enfouies dans le sable près du terrain de stationnement à la plage. Au milieu du XX^e siècle, Grosse Île possédait une coopérative qui vendait des marchandises générales ; toutefois, elle a fait faillite et dut être rachetée par des citoyens.



Usine d'embouteillage de liqueurs douces de Grant Clark

L'industrie de la pêche

Aux Îles de la Madeleine, l'industrie de la pêche au homard commence officiellement en 1875. Il était bien connu, même avant 1875, que d'importants stocks de homards se trouvaient



dans les lagunes de Grande-Entrée et de Havre-aux-Maisons. Cependant, les obstacles étaient trop grands pour que cette pêche puisse s'avérer profitable à l'économie. Intervenait aussi la question des droits de propriété sur les ressources des Îles. De plus, le manque de bois de construction aux Îles, nécessaire pour bâtir les conserveries et les cages, a fait en sorte que l'industrie de la pêche au homard a été lente à démarrer. Il restait peu de bois de chauffage nécessaire pour faire bouillir le homard, pour utiliser la vapeur dans la mise en conserve des produits, etc. Avant 1875, il n'y avait que vingt-cinq familles qui habitaient sur la pointe est des Îles ; il y avait donc une pénurie de travailleurs alors que les stocks de homards étaient très prometteurs. C'est en 1876 que Grande-Entrée a eu sa première conserverie.

Même si cela représentait une tâche titanesque, William Gasper Leslie démarra la William Leslie & Company juste à temps pour profiter du boom économique du homard. Il est arrivé aux Îles au début des années 1870 et s'est marié avec Victoria Boudreau ; après le décès de celle-ci, il se remaria avec Alice Jane Burke. Il avait tout d'abord travaillé à Cap-aux-Meules comme maître de poste puis comme télégraphiste lorsque le câble a fait son entrée au village. Auparavant, il avait aussi tâté des affaires en opérant un magasin général à Cap-aux-Meules : il achetait et revendait les produits des pêcheurs, investissait dans le transport maritime pour pouvoir importer aux Îles des matériaux pour la construction d'usines mais aussi du bois dur destiné à la cuisson du homard. Par la suite, il investit dans les usines de presque tous les villages des Îles, créant ainsi un chiffre d'affaires important pour lui et sa famille et favorisant du même coup un essor économique considérable.



Soixante-seize mille cages à homard furent installées dans les lagunes et dans les eaux peu profondes, la plupart aux alentours de Grosse Île, de l'Île Brion, de Grande-Entrée et de l'Île d'Entrée. Des centaines de pêcheurs et de travailleurs sont venus à la pointe nord-est des Îles en avril de chaque année, marquant le début de la saison. De petites cabanes furent construites pour abriter les travailleurs qui affluaient. La pêche au hareng commençait tôt dans la saison afin d'avoir un appât frais pour les casiers mais aussi pour avoir du poisson salé pour la consommation courante. Les cages à homard étaient appâtées avec du hareng salé mais aussi avec du hareng frais du printemps, et ce jusque dans les années 1960. Les hommes qui n'étaient pas à la pêche travaillaient dans les usines. Ils transportaient et cuisaient le homard, s'occupaient de l'entretien général des usines et construisaient des caisses pouvant loger quarante-huit boîtes de homard chacune. Les femmes et les filles polissaient les boîtes en métal, les remplissaient de chair de homard et les scellaient. Également, elles cuisinaient, s'occupaient de l'entretien ménager et de la couture pour les hommes, soit chez elles, soit aux cuisines des usines. Les prises de homard s'effectuaient sans distinction de grosseur ou de sexe de l'animal et sans tenir compte de la saison de frai. Lorsque la saison du homard se terminait à la mi-juillet, plusieurs travailleurs restaient sur place pour la pêche à la morue ou au maquereau. À la longue, les gens ont décidé de s'installer là en permanence, à la pointe est des Îles.



Le « slip » de Grosse Île

Entre 1905 et 1910, les pêcheurs étaient payés selon la quantité de homards qu'ils avaient pris et non selon le poids. Tous les matins, à l'aube ou même un peu avant, on pouvait voir les pêcheurs descendre les bateaux du poste d'amarrage, chacun d'eux donnant un coup de main au suivant. Et à chaque soir, les bateaux étaient remontés sur le poste d'amarrage à l'aide des chevaux. C'était très rare qu'on laissait un bateau à la mer car une tempête ou des vents forts pouvaient survenir durant la nuit.

Vers la fin de l'automne, quand la pêche à la morue et au maquereau était terminée, les pêcheurs partaient à la recherche du flétan, un gros poisson de fond encore considéré aujourd'hui comme un mets très

raffiné. Plus tard, jusqu'à l'arrivée du gel, des filets étaient jetés près des quais, des caps et des plages afin d'attraper une « tralée » d'éperlans pour le souper. Après la gelée, les jeunes pêcheurs perçaient des trous dans la glace et agitaient leur ligne de bas en haut pour attraper les poissons.

Au tout début du XX^e siècle, le Département de la marine et des pêches a décidé que les stocks de homards étaient trop bas et a banni la pêche dans les lagunes. Après cela, les seuls à aller pêcher là furent les braconniers.

À partir de 1916, les bateaux de pêche côtière furent, petit à petit, remplacés par des bateaux équipés de moteur à pistons, rendant ainsi possible la pêche dans les fonds marins plus éloignés de la côte. Les Îles ont commencé à exporter du homard vivant vers les années 1920, ce qui a eu pour effet de diminuer l'impact économique que la pêche avait sur les Îles ; par conséquent, plusieurs insulaires ont dû quitter les Îles afin de trouver du travail ailleurs.



En 1922, le gouvernement fédéral a cédé l'administration de toute l'industrie des pêches du Québec au gouvernement provincial, sauf pour les Îles de la Madeleine.

À partir d'un très jeune âge, les filles quittaient l'école avant la fin de l'année scolaire et allaient travailler pour les pêcheurs ou dans les usines. Les cuisines possédaient aussi une grande chambre avec plusieurs lits de bois où quelques-uns des pêcheurs saisonniers pouvaient se loger. Quand c'était possible, les filles pouvaient demeurer chez de proches parents qui résidaient près de là; sinon, elles aménageaient dans une petite chambre à l'intérieur de ces cuisines. Le travail à l'usine comportait de longues et dures heures et le salaire était



Usine de James Clark

En 1925, la Leslie Company était le plus grand marchand général aux Îles. Puis, la Grande dépression frappa et le nombre de homards que chaque pêcheur attrapait a décliné. Avant cette baisse de prises, aucune action n'était envisagée pour assurer la

sauvegarde de l'espèce et le homard n'avait pas le temps de se reproduire. Le monde entier était affecté par la Grande dépression et la vente de mets raffinés a chuté. Comme la demande pour le poisson diminuait, il en fut de même pour les prix. Les usines ont souffert non seulement du manque de homard mais aussi de cette chute de prix. Après la Grande dépression, le prix des fruits de mer a dégringolé. L'industrie ne pouvait espérer recevoir que 0,03 \$ la livre de homard et 0,01 \$ pour quatre maquereaux. La Leslie Company, Eastern Canada Fisheries, qui avait investi largement dans l'industrie de la pêche et des transports, s'en trouva sérieusement affectée. Finalement, en 1926 la compagnie a dû fermer ses portes. Quelques années plus tard, la Eastern Canada Fisheries a déclaré faillite, provoquant un autre dur coup à l'économie anglophone.

Dans la première partie du XX^e siècle, Old Harry possédait une forte économie pour une communauté de cette taille. Parce que cette petite communauté était située à proximité des meilleurs fonds marins pour le homard, elle possédait pas moins de quatre conserveries de homard. James Clark avait une usine et un poste d'amarrage à Old Harry Head. Edward Clark avait lui aussi une usine et un poste d'amarrage à « Ad's Cove ». Les Leslie avaient leur usine dans le même canton et la Maritime Packers Ltd. acheta le homard de James Clark après la fermeture de son usine. Au centre d'Old Harry, à Sea Cow Path, un poste d'amarrage fut construit pour desservir une usine appelée Seven

bas. Les travailleuses recevaient approximativement 0,10 \$/h en 1924 et 0,17 \$/h en 1942. Le prix d'une boîte de conserve de homard grimpa de 0,15 \$/boîte à 0,40 \$/boîte au moment de la Grande dépression.



Usine de Edward (Ad) Clark et l'anse Ad de Old Harry

Seas. Sept propriétaires de bateaux de ce canton avaient mis sur pied leur propre entreprise ; ils bâtirent une usine et une cuisine sur la route de Sea Cow Path. L'entreprise n'a cependant pas tenu le coup bien longtemps car, durant la Deuxième Guerre mondiale, cinq de ces sept capitaines se sont enrôlés.



Le "slip" à Sea Cow Path de l'entreprise Seven Seas

Après la chute des Entreprises Leslie, des coopératives françaises sont nées pour combler ce vide laissé dans l'industrie de la pêche. La coopérative de Gros-Cap a ouvert son usine en 1933 avec 189 membres et acheta le homard des Anglophones.



La Coopérative des Pêcheurs de Cap Dauphin

En 1996, un groupe de 27 pêcheurs de Grosse Île, très déçus du prix qu'ils recevaient pour leurs captures, ont décidé de mettre sur pied leur propre entreprise : la Coopérative des Pêcheurs de Cap-Dauphin. Créée et administrée durant quelques années par Byron Clark, cette coopérative, a, depuis ses débuts, sans cesse vu augmenter le nombre de bateaux qui pêchent pour elle. Pour l'année 2006, elle a retenu les services de 70 bateaux de pêche. Cette coopérative ainsi que la mine de sel des Îles sont devenues les pivots de l'économie de Grosse Île.

L'industrie forestière

Avant 1880, les forêts des Îles suffisaient amplement pour la construction des petites maisons et des bateaux. Le bois des forêts des Îles était aussi utilisé pour chauffer les maisons. Après 1880, les marchands de homard ont commencé à importer du charbon de la Nouvelle-Écosse parce que l'étendue des forêts sur les Îles diminuait sans cesse. Les seuls endroits où la forêt était encore en abondance étaient à Grosse Île et à l'Île Brion. Ces forêts appartenaient à des particuliers et elles n'étaient pas à vendre. Mildred Clark (1904-1997) d'Old Harry se rappelle que ces forêts luxuriantes furent coupées pour faire pousser du foin afin de nourrir les animaux.



Coupe de bois pour l'hiver

L'industrie de la chasse

Lorsque les Anglais ont commencé à venir s'installer aux Îles, la chasse aux morses était terminée, mais la chasse des loupes-marins représentait une activité économique importante à ce moment de l'année où la nourriture et l'argent se faisaient rares. Les chasseurs de loupes-marins prenaient avec eux des biscuits mous à la mélasse qu'ils laissaient sur la glace comme appâts car ceux-ci ne gelaient pas. Ces hommes quittaient la terre ferme, en équipe de quatre ou six, en traînant un bateau à rames à fond plat afin de traverser sur la mer les endroits où il n'y avait pas de glace. Plusieurs chasseurs de loupes-marins sont disparus à la suite d'un changement de direction des vents, ce qui entraînait une dérive de la glace vers le large. Les hommes gelaient avant que les secours ne puissent arriver. En mars 1921, une tragédie de la sorte est survenue lorsque trois hommes ont pu rejoindre la terre ferme mais ont été désorientés par une tempête de neige qui se levait. On les a retrouvés morts, gelés, juste à la pointe ouest de Grosse Île.



L'industrie minière

Madame John Buck, de Cap-aux-Meules, a loué sa terre à la Quebec Manganese Mine Company. L'inauguration officielle de cette mine a eu lieu le 8 juin 1940. La compagnie a extrait 600 tonnes de métal. Cependant, la quantité de minerai extraite aux Îles ne justifiait pas les coûts d'exploitation. Albin Petitpas est décédé en 1941 dans un accident minier. La mine a cessé toutes activités le 20 novembre 1948.

En 1972, la SOQUEM a foré le premier de ses puits aux Îles et a fait la découverte d'un vaste gisement exploitable de sel. En 1979, le Québec a approuvé le plan de financement de 51,5 millions de dollars de la SOQUEM pour réaliser le projet : Mines Seleine a ouvert officiellement à Grosse Île en 1982.



Mine Seleine

L'industrie touristique

En 1954, le député pour les Îles, H.D. Langlais a remis une « *Étude sur les Îles de la Madeleine* » à la Commission royale d'enquête concernant les problèmes constitutionnels des Îles, dans laquelle il insistait sur le fait que les Îles étaient une occasion en or pour l'Office provincial de tourisme. Cette étude notait que l'industrie touristique représentait une « ressource non exploitée » pour l'économie des Îles de la Madeleine. Cependant, ce n'est qu'en 1972 que les Îles ont connu leur première saison officielle de tourisme et qu'un certain nombre de visiteurs ont fait leur arrivée. En 1976, le Conseil de comté a créé la « *Commission pour le développement du tourisme aux Îles* ».



Systèmes de communications et de transport

Communications

Avant l'année 1880, les bateaux transportaient tout le courrier en provenance et en partance des Îles de la Madeleine. Au mois d'août 1880, le gouvernement fédéral a fait installer un câble sous-marin entre Old Harry et l'île du Cap-Breton afin de relier les Îles au continent et ainsi permettre des communications télégraphiques avec l'extérieur de l'archipel. Ce câble de 84 milles de long a coûté 91 485 \$; c'était une grosse somme pour l'époque, mais considérée comme une dépense absolument nécessaire, tant pour le bien-être des navigateurs que pour celui des résidents des Îles.

Une des victimes d'un naufrage, Augustin Lebourdais, est revenu aux Îles après avoir subi l'amputation de ses jambes, lesquelles avaient gelées au cours de cette terrible épreuve. Il s'est occupé de mettre sur pied la première station de télégraphie à Grosse Île Nord, dans la maison de William Clarke. Il a travaillé sans relâche à cette tâche afin de créer un important outil de communication pour aider à sauver des vies quand la mer déchaînée jette les bateaux sur les côtes.

Vers 1881, le Rocher aux Oiseaux fut relié à Grosse Île par un câble de huit milles de long. Peu de temps après, le gouvernement a installé un câble terrestre partant d'Old Harry jusqu'à Havre-aux-Maisons, puis jusqu'à L'Étang-du-Nord.

Pendant les trente années qui suivirent, les communications télégraphiques se sont étendues à tout le territoire des Îles. Le système fonctionnait très bien, jusqu'à ce que survienne une panne : en janvier 1910, le câble sous-marin entre le Cap-Breton et Old Harry s'est brisé. Même si des réparations avaient été effectuées fréquemment sur le système, cette fois-ci le câble n'a pu être réparé. Face à cette situation, les résidents des Îles, maintenant habitués à envoyer et à recevoir des télégrammes aux parents et amis qui habitaient le continent ont donc connu une certaine inquiétude.

Un employé de R.J. Leslie Company Limited qui exportait du homard et du poisson fumé et salé, fut le premier à avoir la brillante idée de fabriquer un baril de bois, scellé et équipé d'un gouvernail et d'une voile où étaient inscrits les mots « WINTER MAGDALEN MAIL ». À

l'intérieur, environ une centaine de lettres cachetées et emballées à toute épreuve. Une des lettres était adressée au ministre du Département de la marine et des pêches à Ottawa. Les lettres avaient été déposées dans des boîtes utilisées habituellement pour les conserves de homard ; ces boîtes étaient fermées et soudées puis placées à l'intérieur du baril qui, lui aussi, était fermé très solidement pour le rendre apte à prendre la mer. Le 10 février 1910, les gens de Havre-Aubert ont alors lancé ce ponchon à la mer à partir de la plage Sandy Hook et l'ont regardé voguer alors que des vents nord-ouest en gonflaient la voile et entraînaient le courrier de Sa Majesté dans une direction inconnue vers le sud. Même si ces lettres étaient et sont toujours considérées comme du courrier officiel, elles ne furent jamais oblitérées par aucun bureau de poste des Îles de la Madeleine. C'était une idée ingénieuse, une méthode unique de communication. Grâce aux vents favorables, le « WINTER MAGDALEN MAIL » arriva sur une plage près de Port Hastings en Nouvelle-Écosse, le 12 février de la même année. C'est quelqu'un qui ratissait la plage pour voir ce que la mer pouvait y avoir laissé, qui le trouva. Alerté, le gouvernement fédéral a immédiatement dépêché le bateau à vapeur *S.S. Harlaw* avec des provisions et a fait suivre le courrier.

Pendant ce temps, le câble entre chacune des Îles demeurait intact. En 1911, Edward Chenell travaillait au central télégraphique à partir de sa maison de l'Île d'Entrée pendant que James Quinn s'occupait du central de Grosse Île. La plupart des messages coûtaient 0,25 \$, selon le nombre de mots utilisés. Le téléphone ressemblait à une vieille boîte avec une tablette sur le dessus. Une bouteille pleine de liquide blanc devait être toujours pleine afin que le système puisse fonctionner. Cet appareil possédait un récepteur, un émetteur appelé cornet et une manivelle qu'il fallait actionner pour les appels sortants.

En 1912, un mode de communication sans fil a vu le jour aux Îles de la Madeleine. Installé sur la butte du Marconi à Cap-aux-Meules, ce lien fournissait un service télégraphique et téléphonique à toutes les Îles. La téléphonie fut installée en 1915. Jusqu'en 1960, ce réseau a été géré et payé par le ministère des Transports. Par la suite, il est devenu un système privé. Bell Canada l'a acquis et s'est occupé de l'administrer sous le nom de Télécommunications des Îles-de-la-Madeleine ltées.

Les bureaux de poste

Le bureau de poste des Îles de la Madeleine était situé à Havre-Aubert. C'était le premier bureau de poste des Îles et les services de courrier y ont débuté le 1^{er} septembre 1854. Ce bureau fut tout simplement nommé Magdalen Islands, un nom qu'on attribue à Samuel de Champlain, et qui apparaît sur une carte de 1632. Ce bureau de poste est demeuré ouvert jusqu'en 1899, lorsque le nom de celui-ci fut changé pour bureau de Amherst Post Office.

Le Grande Entry Post Office a ouvert ses portes le 1^{er} août 1873 et a continué de fonctionner sous ce nom jusqu'en 1955. Aujourd'hui, la population anglophone habite en grande partie à Grosse Île; mais auparavant, il y avait des Anglophones à Grande-Entrée ainsi qu'à Old Harry. Ce bureau de poste était très utile pour les pêcheurs puisqu'il était le seul bureau de poste sur le côté est des Îles et ce, jusqu'en 1894. Aussi, était-il très achalandé. Le 16 juillet 1955, son nom fut changé pour le nom français bureau de Poste de Grande-Entrée.

À Grosse Île, le bureau de poste a changé de nom plusieurs fois. Lors de son ouverture, le 1^{er} octobre 1894, il s'appelait le Brion Post Office. Il était situé à Grosse Île et le maître de poste était Norman Clarke. Aucune oblitération qui provenait de ce bureau de poste n'a été retrouvée. En 1898, le nom fut changé pour Fauriel Post Office. L'origine de ce nom est inconnue. La raison qui fut donnée pour ce changement est que l'Île Brion avait ouvert son propre bureau de poste et on pensait que cela pouvait causer de la confusion et que le courrier pourrait être envoyé au mauvais endroit. Le maître de poste était toujours Norman Clarke. Ce bureau de poste a continué d'exister sous le nom de Fauriel jusqu'en 1903. Puis, le 1^{er} mai, le nom fut changé encore une fois pour Lemieux Post Office. Même s'il n'existe pas de raison officielle pour ce changement, il est à noter que l'Honorable Rodolphe Lemieux était, à ce moment-là, le ministre du Travail et des Postes aux Communes et le député de Gaspé-Les-Îles. En 1906, le nom a changé à nouveau parce qu'un autre bureau, celui de Lotbinière, lequel s'appelait avant Forestdale, a pris le nom de Lemieux. On a retrouvé seulement une oblitération en provenance du bureau de poste de Lemieux de Grosse Île. Le nom du bureau de poste de Grosse Île est devenu Leslie Post office, en 1906, en l'honneur de Robert Leslie, le député des Îles qui était décédé l'année précédente dans le naufrage du *S.S. Lunenburg*, un bateau qui avait servi au transport de passagers et du

courrier pour les Îles. Norman Clarke, quant à lui, a été le maître de poste jusqu'à ce dernier changement de nom. Le bureau de poste est connu sous ce nom encore aujourd'hui.

L'Île Brion avait un bureau de poste ouvert seulement pendant les mois d'été. Ouvert en 1898, il a été en opération chaque été jusqu'en 1932. Lorsque la navigation reprenait au printemps, la saison de pêche recommençait aussi et la population de Brion augmentait jusqu'à environ 100 personnes. Les pêcheurs partaient vers les eaux poissonneuses aux alentours de l'Île; plusieurs passaient des mois loin de leur famille, alors qu'ils trimaient dur pour gagner leur vie des fruits de la mer; d'où l'ouverture du bureau de poste, à chaque année, de la fin avril ou début mai et sa fermeture à la fin novembre ou début décembre, lorsque les glaces se formaient et qu'il n'était plus possible de pêcher. On croit cependant que ces hommes étaient beaucoup trop occupés pour avoir le temps d'écrire à leur famille. Même si l'on sait qu'il existe des oblitérations en provenance de ce bureau, il a été impossible d'en retrouver. Le premier maître de poste pour l'Île Brion fut John Ballantyne qui a travaillé là de 1898 à 1902. En 1903, William Dingwell l'a remplacé à ce poste.

Le premier bureau de poste d'Old Harry a ouvert ses portes le 1^{er} novembre 1904. Elizabeth Clark fut la première maîtresse de poste dans ce petit village de pêche. Le petit bureau de poste a fermé le 20 juillet 1970. Depuis cette date, les résidents d'Old Harry doivent avoir recours au service rural en provenance du bureau de poste de Grande-Entrée.

À la fin des années 1930, Clarence Rankin (1914-1995) devait, à l'arrivée de l'avion, transporter le courrier à partir de la piste d'atterrissage située sur la plage de Fatima, jusqu'au bureau de poste de Grosse Île. Il s'en est occupé durant deux hivers. Il se servait d'un traîneau muni d'une boîte, et du cheval de son frère nommé « Old Bill ». Il devait partir très tôt le matin et pouvait rarement faire toute sa tournée dans la même journée. Si le chenal était gelé, il descendait sur la plage, sur le côté sud de Pointe-aux-Loups, et traversait à Grande-Entrée sur la glace, avant de poursuivre sa route autour de Grosse Île. Par contre, si le chenal n'était pas gelé, il fallait alors qu'il passe sur la plage située au nord pour se rendre à Grosse Île.

Le bureau de poste était situé dans une pièce adjacente à la maison d'Arthur et Dorothy Goodwin, à Grosse Île Nord, puisque Dorothy était la maîtresse de poste à ce moment-là. À partir de Grosse Île Nord, Norman McKay ramassait le courrier et le livrait aux bureaux de poste d'Old Harry et de Grande-Entrée.



Dorothy Goodwin

Les moyens de transport

Au cours des ans, les Madelinots ont utilisé divers modes de transport; cependant, ils ont toujours été desservis par les bateaux durant toutes les époques. Avec le temps, les bateaux sont devenus de plus en plus performants; ils ont servi à transporter les effets nécessaires à la survie de la population croissante des Îles et à ramener le poisson sur le continent. Les entreprises Leslie ont utilisé plusieurs des premiers bateaux à être enregistrés. Le *S.S. Albert* a navigué de 1875 à 1880. Le *S.S. Scud* (1880-1883), le *S.S. Beaver* (1883-1891) et le *S.S. St. Olaf* (1891-1895) sont aussi des bateaux qui ont fait des affaires avec le continent pour le compte de la Leslie Company. Les entreprises de la famille Leslie ont aussi utilisé le tragiquement connu *S.S. Lunenburg* (1900-1905). Ce bateau à vapeur quitta Souris, Î.P.E., le 3 décembre 1905 avec à son bord le courrier et une cargaison de marchandises diverses lorsque des vents d'ouragan l'ont projeté sur la plage Sandy Hook au matin du 4 décembre, tuant l'équipage et les passagers, incluant le député des Îles, Robert Jamieson Leslie.

Les premières automobiles ont fait leur apparition sur les Îles aux alentours de 1917. À l'automne de 1929, Herbert Huntington Tager est revenu aux Îles de la Madeleine après avoir travaillé à Boston durant un bon nombre d'années, rapportant avec lui une automobile Chevrolet toute neuve. C'était la première à faire son apparition sur Grosse Île. Trevor Dickson, quant à lui, était, dans la



Herbert Huntington Tager et son nouveau « Chevrolet » 1929

communauté, le premier à posséder un camion. En 1949, le premier véhicule à débarquer à l'Île d'Entrée était un camion International de deux tonnes dont le propriétaire était D.K. McLean. Ivan Quinn avait aussi apporté une automobile à l'Île d'Entrée dans ces années-là.

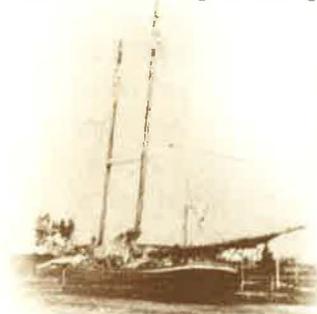


General Middleton

Harvey Taker Sr, l'aîné des fils de Herbert H. Tager, fit l'achat de son premier bateau, le *General Middleton*, en 1920. Durant les cinquante-deux années qui suivirent, il transporta vers les Îles de la Madeleine des cargaisons de charbon, de bois de construction, de bois de chauffage, de sel, de même que des denrées alimentaires en provenance des Maritimes. M. Taker

a navigué avec le *General Middleton* de 1920 à 1930. C'était un cargo de quatre-vingts pieds de long, de 70 tonnes et équipé d'un moteur de vingt chevaux-vapeur ainsi que de voiles. Ce bateau fut échangé pour l'*Electro*, un cargo de 90 pieds possédant une capacité de tonnage brut de quatre-vingts tonnes, équipé d'un moteur de trente chevaux-vapeur ainsi que de voiles. L'*Electro* a coulé en 1934, avec une charge de charbon, à environ cinq milles de Grande-Entrée. En 1932, le *General Middleton* a sombré lorsqu'il a frappé Indian Rocks, non loin de Wood Islands, à l'Île-du-Prince-Édouard.

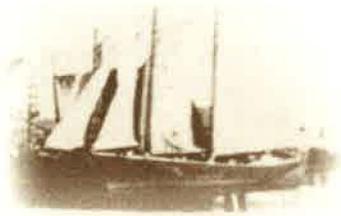
Pendant ce temps, le premier bateau « local » à faire régulièrement la navette vers l'Île d'Entrée a commencé à opérer ses traversées en 1927. C'était un bateau de quarante pieds de long, peint en noir.



Electro



G.R. Bradford

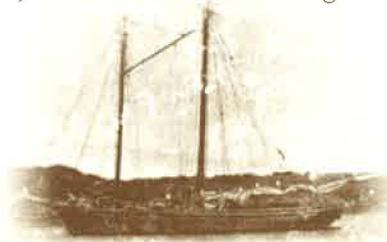


H.K.P.

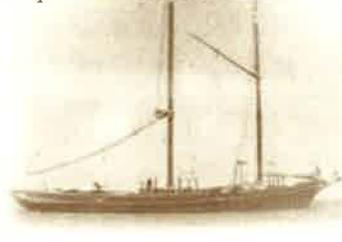
En avril 1944, à Murray Harbour, de l'Île-du-Prince-Édouard, Harvey Taker acheta le *H.K.P.*, un bateau de 75 pieds, d'une capacité de cinquante-six tonnes. Cette même année, ses amarrages se brisèrent alors que le bateau était ancré pour l'hiver près du chenal de Grande-Entrée où il coula. Le *Conductor* fut

acheté en avril 1945 à Richibucto, Nouveau-Brunswick, afin de remplacer le *H.K.P.* Sa capacité était de 120 tonnes. Il fut vendu en 1946 à un acheteur de Canso, Nouvelle-Écosse.

Harvey Taker acheta ensuite le *Bessie Louise*, à Port-aux-Basques, Terre-Neuve. C'était un cargo de soixante-quinze pieds avec un tonnage brut de cinquante-sept tonnes, deux moteurs à gaz et des voiles. Il fut vendu par la suite à un Madelinot, Léger Arseneault, en 1953. En octobre 1954, le *Bessie Louise* fit naufrage dans le port de Pointe-Basse.

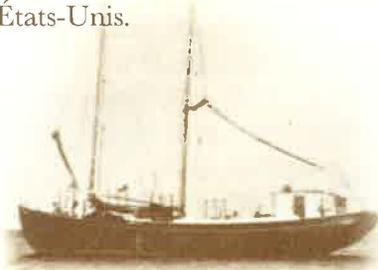


Conductor



Bessie Louise

Le dernier bateau de Harvey Taker Sr fut le *W.J. Ellison*, acheté à Baie-Trinité, Terre-Neuve, en avril 1954. C'était un bateau cargo de quatre-vingt-trois pieds, d'une capacité de soixante-huit tonnes et équipé de deux moteurs diesel. Ce bateau lui a servi pendant dix-huit ans, jusqu'au moment de sa retraite. Il l'a vendu en 1972 à Mike Raven de New-York, aux États-Unis.



W.J. Ellison

C'est en 1924 que le *S.S. Lovat*, dont le premier propriétaire était Fraser Lovat, a commencé à faire la navette entre les Îles, Souris (I.P.E.) et Pictou (N.-É.). Vu sa longévité, ce bateau est devenu essentiel aux yeux de tous. En effet, il a fait l'aller-retour jusqu'en 1960. Ce bateau transportait des passagers, des véhicules ainsi que des cargaisons de gros conteneurs en acier. En 1945, il est devenu la propriété de Magdalen Island Transportation Co. Ltd. Les nouveaux propriétaires ont changé son nom pour *S.S. Madeleine*. Mais jusqu'à ce jour, lorsque la population des Îles de la Madeleine y fait référence ou s'en souvient tendrement, c'est toujours sous le nom de « Lovat » Son dernier capitaine fut Roméo Bourgeois.

Le *M. V. Maid of Clare* fut le premier bateau à offrir un service régulier ; il était géré par la nouvelle coopérative des Îles, la C.T.M.A. Il a fait le trajet entre Halifax et les Îles de 1945 à 1969. C'était un bateau côtier de 145 tonnes.

En juillet 1923, un avion en aluminium a atterri dans l'anse de Leslie, près du magasin Leslie, à Cap-aux-Meules. C'était la première fois que les habitants des Îles voyaient un avion. C'était tellement nouveau pour eux que des bateaux de pêche, avec plusieurs curieux à bord, firent un demi-cercle autour de cette machine volante. Toutefois, les voyages en avion n'ont officiellement commencé qu'après 1927.

Le 11 janvier 1927, Trans-Continental Airways fut la première compagnie aérienne à mettre à la disposition des Îles de la Madeleine, un avion pour transporter le courrier et des cargaisons ; il s'agissait d'un avion amphibie : le spectacle attirait plusieurs Madelinots. En 1929, la compagnie Canadian Airways a établi le premier lien entre Charlo, au Nouveau-Brunswick et les Îles de la Madeleine. Ce moyen de transport fut utilisé pour le courrier et les passagers jusqu'en 1941. Plusieurs fois, cet avion a dû atterrir sur la plage du Sandy Hook, à Havre-Aubert. C'est en 1942 que la Maritime Central Airways, une compagnie qui appartenait à F. Burke de Charlottetown, Île-de-Prince-Édouard, a établi un vol deux fois par semaine aux Îles de la Madeleine. L'avion atterrissait sur la dune du Nord, mieux connue sous le nom de dune de l'Hôpital. Le modèle utilisé était un DC3, lequel a rendu de fiers services pendant de nombreuses années.

En 1956, à Havre-aux-Maisons, on construisit un nouvel aéroport doté de deux pistes d'atterrissage, lesquelles ne furent pavées qu'en 1959. Ces pistes étaient alignées en direction est-ouest et nord-sud afin de permettre des atterrissages et des décollages quelle que soit la direction des vents. L'aéroport fut officiellement ouvert en 1960 et c'est en avril 1966 qu'il a connu son premier atterrissage de nuit. Pendant ce temps, le *Lovat* (S.S. *Madeleine*) a poursuivi ses loyaux services jusqu'à son retrait complet en 1960.



Lovat

Les phares

Selon le proverbe, « la nécessité est la mère de l'invention », le besoin de visibilité dans le golfe Saint-Laurent était très grand, tant au dix-septième, au dix-huitième qu'au dix-neuvième siècles ; on peut d'ailleurs compter plus de quatre cents naufrages survenus autour des Îles de la Madeleine.

Le gouvernement fédéral fit construire le premier phare des Îles de la Madeleine en 1870, sur le Rocher-aux-Oiseaux. La lumière du phare est située à 140 pieds au-dessus du niveau de la mer, à marée haute. L'architecte du phare était John Page et le constructeur était M. Fraser. La lumière de ce phare brilla pour la première fois le 20 septembre 1870. Le phare original était blanc, de forme hexagonale, de trente pieds de hauteur et situé non loin de la résidence et des autres bâtiments extérieurs. Il était équipé d'un feu blanc fixe. Par beau temps, la lumière était visible à une distance de vingt milles dans toutes les directions. Lorsque le temps était brumeux et que la lumière ne pouvait être vue, on tirait un coup de canon à toutes les trente minutes pour avertir les bateaux qui passaient par là.



Phare du Rocher-aux-Oiseaux

L'accès au sommet de l'île était vraiment une tâche difficile. Le bois de construction et les autres matériaux devaient être tirés à l'aide d'un câble et d'un système de poulies suspendues au-dessus de rochers abrupts. Une chaise était souvent attachée à ce système de poulies afin de hisser les gens au sommet. Puis, un escalier fut construit pour permettre de grimper là-haut.



L'échelle au Rocher aux Oiseaux

Cette île possède une histoire tragique, non seulement pour les bateaux mais aussi pour les gardiens du phare qui avaient la responsabilité d'avertir les bateaux de la présence des écueils et des hauts-fonds dangereux. Plusieurs gardiens ont été blessés ou sont décédés car il arrivait quelques fois que le canon explose lors de son chargement et de son allumage. Même après qu'une corne de brume eût remplacé le canon, les tragédies ont continué à se produire. Les gardiens chassaient le loup-marin pour un supplément de revenus et un apport additionnel de nourriture. Un trop grand nombre d'entre eux sont disparus parce que le vent poussait la glace vers le large. En 1987, la lumière du phare du Rocher-aux-Oiseaux fut automatisée et le Rocher redevenu inhabité. Seules les multitudes d'oiseaux l'occupent maintenant. Aux Îles, ce phare a été le dernier à être automatisé.

Sur l'Île d'Entrée, en 1874, le premier phare fut construit sur une butte que les marins considéraient être trop haute. Cela donnait l'impression que c'était une étoile dans la nuit. Le second phare fut construit trop près du cap. Dans les archives, on trouve des documents rapportant le fait que le gardien se rendait au phare avec sa lanterne. Dû à l'érosion du rocher, le remplacement du phare s'est avéré nécessaire. Le troisième et dernier phare est situé sur la côte sud-ouest de l'Île d'Entrée.

Le phare de l'Île Brion fut construit en 1904. On le plaça sur le dessus de la butte située à la pointe ouest de l'île, avec une vue donnant sur Cape Noddy. Durant les années de guerre, et lorsqu'il y avait des urgences, le phare était utilisé pour envoyer de courts messages en code Morse - car on croyait que les ennemis pouvaient capter les messages envoyés par télégraphe.



Le phare de l'Île d'Entrée

Le phare de l'Île Brion et la maison du gardien

Les années de guerre

Les Anglophones des Îles de la Madeleine ont consacré une grande partie de leur main-d'œuvre à défendre le pays. Durant la Première Guerre mondiale (1914-1918), cinquante et un membres de la communauté anglophone des Îles de la Madeleine ont joint les Forces canadiennes : seize de l'Île d'Entrée, six de Cap-aux-Meules et vingt-huit de la Pointe-de-l'Est se sont enrôlés.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945), plus de cent cinquante Anglophones des Îles ont participé à l'effort de guerre. Ces hommes et ces femmes étaient répartis dans l'armée de l'air, l'armée de terre ainsi que dans la marine. Trente-sept hommes provenaient de l'Île d'Entrée, onze de Cap-aux-Meules et environ quatre-vingt-dix de la pointe nord-est des Îles.

De tous les jeunes hommes de l'Île d'Entrée qui s'étaient enrôlés, plusieurs ont joint les Fusiliers de la Marine Royale du Canada et ont été envoyés pour défendre Hong Kong de l'invasion des Japonais. En minorité et n'ayant plus assez de munitions, leurs régiments furent forcés de se rendre, le jour de Noël 1941. Les militaires de ces régiments furent faits prisonniers de guerre dans des camps et plusieurs d'entre eux ne sont jamais revenus. Pendant ce temps, les femmes, les enfants et les hommes âgés étaient demeurés sur place à pêcher, à cultiver la terre et à entretenir le feu dans la cheminée.



Rangée arrière de G à D : Thomas Bazil Chenell, Melvin Burton Welsh, Georges Borden Chenell, James Maxwell Chenell, Edward Bahan Chenell, Albert Benjamin Chenell, Wilfred Collins, Bernard Leslie Chenell, William Bradley Chenell, Delbert Louis Welsh. Rangée avant de G à D : James Stanford Welsh, James Patton McLean, Georges Walter Welsh, Ancil Lloyd Josey, George Palmer

Note: Tous ces hommes sont allés à Hong Kong à l'exception de Walter Welsh et Wilfred Collins

Les soins de santé

Les premiers habitants des Îles devaient pouvoir faire face à toutes sortes d'urgences. Par exemple, pour les cas de rhumes et de gripes, ils utilisaient des herbes qu'ils trouvaient sur les Îles mêmes et en faisaient des remèdes et des sirops.

Du milieu des années 1800 jusqu'au début des années 1900, l'Île d'Entrée avait sa propre sage-femme : Jane A. Dickson (1831-1920), l'épouse de John Collins, était reconnue non seulement pour aider à mettre les enfants au monde mais aussi pour guérir les malades. Elle donnait des conseils médicaux et des remèdes de son jardin, lorsque requis. Dans le doute, elle consultait un texte de médecine. Dans Grosse Île, Annie McLean (1882-1960) aidait aussi les femmes à accoucher et utilisait des remèdes maison de l'ancien temps.

Des années 1920 aux années 1940, la tuberculose, la diphtérie et les maladies liées à la pauvreté se sont propagées à travers les cantons. En 1935, le nombre de décès a dépassé celui de 1891, « année de la grippe ».

La Croix Rouge canadienne a installé le premier dispensaire à Grosse Île en 1929 et une infirmière, Amelia Jennings, s'ajouta en 1930. Mlle Gallant a été la première infirmière diplômée à habiter sur l'Île d'Entrée. Elle avait



Le dispensaire de la Croix Rouge de Grosse Île

commencé son travail pendant l'année 1932, même si l'Île d'Entrée n'a pas eu son dispensaire avant 1948. Elle demeurait chez des gens de l'île. Ce tout premier dispensaire sur l'Île d'Entrée est toujours utilisé aujourd'hui. En 1945, Mme Ann Shawnburg fut la première infirmière de la Croix Rouge à venir travailler à l'Île d'Entrée.

C'était les infirmières de ces cliniques qui prescrivaient et préparaient les médicaments, accouchaient les nouveaux-nés, administraient les vaccins, se rendaient sur place même la nuit et couvraient toutes les urgences qui survenaient. Elles étaient de service sept jours par semaine et 24 heures par jour. Souvent elles s'assoiaient auprès de patients en phase terminale, attestaient de leur décès et préparaient la dépouille mortelle pour l'exposition parce que, selon les traditions, les

les Anglophones gardaient leurs morts exposés à la maison quelques jours avant l'inhumation. Durant l'hiver, les infirmières voyageaient avec un cheval et un traîneau sur de longues distances afin d'aider les malades. Aussi difficile que cela pouvait être, c'était souvent préférable à la façon dont les choses sont faites aujourd'hui parce que ces infirmières avaient un sens de la famille qui est maintenant disparu.



Le C.L.S.C. de Grosse Île

Les services civiques

La première communauté anglophone à avoir sa propre municipalité fut Grosse Île. Elle est devenue autonome le 29 novembre 1892, lorsqu'une résolution fut adoptée pour la soustraire de la municipalité de Havre-aux-Maisons. Le premier maire de Grosse Île fut James William McLean. Grande-Entrée s'est séparée de Grosse Île en 1929. Grosse Île est demeurée une municipalité jusqu'en 2001, alors que le gouvernement provincial a exigé la fusion de toutes les municipalités des Îles ; Grosse Île est alors devenue une partie de la Municipalité des Îles de la Madeleine. En 2004, le choix fut offert aux citoyens de Grosse Île de demeurer dans la municipalité des Îles ou de reprendre leur autonomie. Les citoyens se sont prononcés en faveur de cette autonomie et, en 2006, Grosse Île reprenait son statut de municipalité indépendante.

Au cours des années 1960, l'Île d'Entrée est devenue une municipalité lorsque les gens ont décidé de se séparer de Havre-Aubert. Le premier maire était Howard C. Dickson. La petite municipalité s'est vidée peu à peu de ses gens alors que ceux-ci déménageaient dans d'autres régions des Îles ou vers l'Île-du-Prince-Édouard ; ils ne revenaient à l'Île d'Entrée que durant la saison estivale ou pour pêcher. En 2000, lorsqu'il est devenu évident que la province allait forcer toutes les petites municipalités des Îles à fusionner, les insulaires de l'Île d'Entrée ont choisi de se fusionner à nouveau avec Havre-Aubert. Maintenant, cette petite communauté d'Anglophones demeure une partie de la grande municipalité des Îles.

Au tout début, les résidants ne payaient pas de taxes aux municipalités, plutôt, ils devaient travailler deux jours par année à l'entretien des

routes. Ce n'est qu'à la fin du XIX^e siècle que des taxes municipales furent payées aux Îles. En 1895, les Îles devenaient, pour la première fois, un comté provincial. La première élection s'est tenue deux ans plus tard. Les campagnes électorales, et plus particulièrement les élections fédérales et provinciales, sont devenues un centre d'intérêt pour les Madelinots. Les électeurs des Îles ont rapidement appris l'importance d'avoir des membres élus au sein du parti au pouvoir, tant au parlement de Québec qu'à celui d'Ottawa : de plus grandes possibilités d'emplois s'offraient alors aux citoyens.

Avant les années 1930, le Québec subventionnait la construction de routes et de petites écoles. Le gouvernement fédéral, quant à lui, investissait dans la modernisation des moyens de transport, dans les communications et dans les pêcheries, employant parfois plusieurs centaines d'insulaires pour travailler sur de grands projets de construction. Le travail débutait en juillet, après la fin de la saison du homard. Les pêcheurs devenaient alors des menuisiers et des journaliers qui travaillaient à la construction de quais, de brise-lames, d'entrepôts et de chambres froides.

La route et le pont de Keating's Point furent construits en 1948. Le pont originel avait été rénové et réparé jusqu'au début des années 1971, alors que, à cause de sa vétusté, il fut nommé le pont « Entrez à vos risques ». Il fut remplacé l'année suivante.



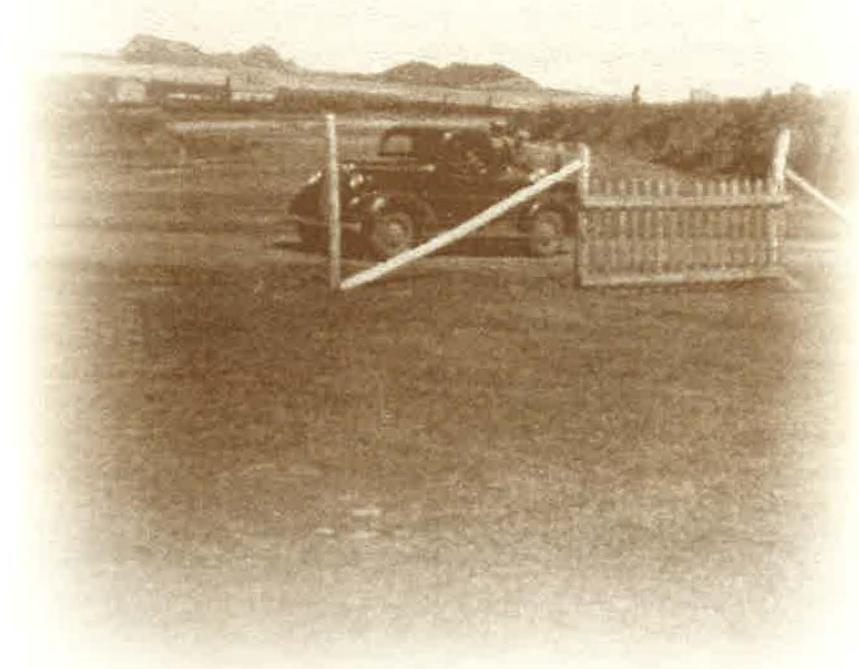
Le pont couvert à Cap-de-l'Est



La route entre Old Harry et Cap-de-l'Est

Conclusion

Les Anglophones des Îles de la Madeleine ont été façonnés par le passé. Leur isolement du reste du monde, toujours en évolution, les a tenus à l'écart autant des influences néfastes que des avantages que ce monde aurait pu leur offrir. La course aux technologies a évolué plus lentement sur les Îles, ce qui a pu faire paraître ses habitants sous un mauvais jour par rapport à ceux du continent. Les insulaires ont appris à vivre du savoir-faire de leurs ancêtres, lesquels ont dû même créer leurs propres outils de développement. Grâce à ces outils personnels et originaux, les insulaires ont grandi avec une vision différente et plus agréable du monde que la plupart des habitants du continent. Ils ont appris la confiance, n'ayant rien à craindre de leurs semblables. Lorsque l'industrie touristique a démarré, ces gens n'étaient pas habitués à verrouiller leurs portes, même la nuit venue, grâce au respect qu'ils avaient les uns envers les autres.



Le premier camion de Trevor Dickson

Bibliography

50^e Album Souvenir, 2^e Guerre Mondiale 1939-1945, Légion Royale Canadienne, Les Ateliers du Calm'Art inc., 99 pages.

A Brief History - The Îles-de-la-Madeleine, Jean-Charles Fortin, Les Éditions de l'IQRC, Les Presse de l'Université Laval 2004, 190 pages.

A Cruise Among the Magdalen Islands, by S.G.W. Benjamin, Harpers New Monthly Magazine, January, 1877, volume 54, number 320, Harper&Bro., New York,

A Dynamic Environment on the Magdalen Islands, compiled by Rachelle Clark, 1994-1995, 9 pages.

Ancrées Au Larges, Frédéric Landry, Les Éditions Le Marteloire inc., 1985, 151 pages.

Anglican Mission of the Magdalen Islands, 140th Anniversary 1850-1990, compiled by Byron Clarke, June 4th, 1990, 36 pages.

Anniversary Newsletter of the Magdalen Islands Mission 1850-1975, Diocese of Quebec, July 1975, vol 2, no 7, 34 pages.

Canadian Hydrographic Services / Services Hydrographique du Canada

Chronologie des Îles-de-la-Madeleine, Deux siècles d'Histoire, by Chantal Naud, Les Éditions Vignaud, 1993, 245 pages.

Days Gone By, The First Informer, various editions.

Dernière Course, Frédéric Landry, La Boussole, Éditions Maritimes, 1989, 253 pages.

Discovering the Forests of the Magdalen Islands, Guide to demonstration sites, Attention Frag'Îles, 1994, ISBN 2-9802710-3-9, 18 pages.

Îles-de-la-Madeleine: un pays à découvrir, Info Geo-Graphics, no 1, April 1992.

Jewels of the Gulf, Our Beautiful Magdalen Islands, C.A.M.I./The First Informer, Williams & Cruce (1982 Ltd., 40 pages.

La Lagune de Grande-Entrée, Historique des Ressources et des Usages des Plans d'Eau Intérieurs des Îles de la Madeleine, Comité de Gestion de la Lagune de Grande-Entrée, Mars 2003, 33 pages.

Lighthouses on the Magdalen Islands, compiled by Rachelle Clark, 1994-1995, 8 pages.

Living on Lobster Time, by Philip Previllis, Saturday Night, April 2003, 5 pages.

Magdalen Islands Post Offices, BNATopics, vol 60, no 1, January-March 2003, Jean Walter & Lola Caron, 59 pages.

Memoire des Madelinots à la Commission Royale d'enquête sur les Problemes Constitutionnels, H.D. Langlais, Quebec, November 12th, 1954, 34 pages.

Municipality of Grosse Isle, compiled by Emily McKay, Patricia Burke and Jennifer Dickson Clark.

On the Magdalen Islands, by Leonard Clark, Info Geo-Graph, no 1, April 1992, 5 pages.

Sensibilisation à l'Histoire des Îles, Maxime Arseneau, January 1992, 16 pages.

Short Stories, C.A.M.I., 47 pages.

The Islands ZIP Committee / Le Comité Zip des Îles de la Madeleine

