

LE   **BULLETIN**  
DES AMIS DES PHARES

Numéro 22

Printemps 2016



## **EN PAGE COUVERTURE :**

(Par : Jean Cloutier et Lise Cyr)

Il y a 40 ans, le phare de Cap-des-Rosiers recevait le plus haut statut de reconnaissance patrimoniale du gouvernement du Canada : celui de bien classé par la Commission des monuments et lieux historiques du Canada. À ce titre, une plaque commémorative a été installée pour ancrer cette prérogative. Pareillement, l'organisme consultatif le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) a confirmé à plusieurs reprises l'importance historique et architecturale de ce phare. Sa cote était même largement plus élevée que celle du phare de l'île Verte, qui est pourtant le plus vieux phare du Saint-Laurent. Parmi les centaines de phares canadiens, le phare de Cap-des-Rosiers a été classé sixième en importance par le BEÉFP. Malgré les recommandations de 1975 à l'effet que Parcs Canada aurait dû considérer l'acquisition et le développement de ce phare pour en faire le représentant et l'icône des phares du golfe Saint-Laurent, rien n'a été fait. Aujourd'hui, avec tous ses titres d'importance historique, il est là au bout de la pointe de la Gaspésie à attendre l'implication du gouvernement pour le sauver.

(Photo : Patrick Matte)

## **Les vrais phares patrimoniaux !**

(Par : Jean Cloutier)

En 1975, l'automatisation des phares en était à ses débuts, mais la Garde côtière commençait déjà à penser à ce qu'elle appelait : « La disposition des phares ». Selon le dictionnaire, le terme disposition fait référence à la « transmission d'un bien par donation ou par testament ». Avant de poursuivre ce projet, le ministre des Transports en a informé la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Dans une lettre du 15 juillet 1975 adressée par cette commission au département des Aides à la navigation, nous pouvons lire :

---

*« De temps à autre vos officiers communiquent avec ce bureau concernant des phares que votre département déclare excédentaires pour déterminer si nous avons un quelconque intérêt comme lieux historiques nationaux.*

*Plutôt que d'examiner ces phares individuellement, la Commission avait préparé pour lui une étude thématique sur les phares canadiens sur la base de laquelle ils ont sélectionné un échantillonnage représentatif de phares dans tout le pays, lesquels seront commémorés soit par une plaque ou par acquisition qui, lorsqu'ajoutée aux phares qui auront déjà été déclarés lieux historiques nationaux, aura pour résultat que cet item en particulier sera suffisamment commémoré dans le système. Une liste complète de ceux déjà dans le système et de ceux récemment déclarés lieux historiques nationaux pourrait être utile à vos bureaux dans leur programmation à long terme, et figure ci-dessous.*

Phares déjà commémorés par plaque ou acquisition :

- *phare du cap Spear, Terre-Neuve – acquis par le ministère.*
- *phare de Sambro, Nouvelle-Écosse – par plaque.*
- *Site du phare-de-la-pointe-Mississauga – plaque placée au fort Mississauga, Ontario.*
- *phare de Windmill Point, Ontario – plaque commémorant la Bataille du Moulin-à-Vent.*
- *phare de pointe Clark, Ontario – acquis par le ministère.*
- *phare de Fisgard, C.-B. – acquis par le ministère.*

Phares supplémentaires recommandés pour commémoration par plaque ou acquisition à la suite d'une étude à grande échelle, mai 1974 :

1. *Que les phares suivants ont une importance nationale et devraient être commémorés par une plaque :*
  - *cap Race, (Terre-Neuve)*
  - *Pointe-au-Père, (Québec)*
2. *Que les phares suivants présentent une importance historique et architecturale nationale et devraient être commémorés par une plaque :*
  - *cap Pine, (Terre-Neuve)*
  - *L'île Miscou, (Nouveau-Brunswick)*
  - *L'île Verte, (Québec)*

*Et dans le cas de l'île Verte, des efforts devraient être faits pour assurer sa préservation.*

3. *Le phare de Cap-des-Rosiers présente une importance historique et architecturale nationale et il faudrait envisager une possible acquisition et un possible développement comme représentant du système d'aides à la navigation du golfe Saint-Laurent. »*

---

Les responsables des aides à la navigation de l'époque pensaient bien refiler à Parcs Canada ces phares demandant une maintenance coûteuse. Toutefois, en plus d'en devenir propriétaire et d'en assumer l'entretien, la Commission des lieux et monuments

historiques du Canada a commémoré ces trois phares québécois en 1976 par l'installation d'une belle plaque de laiton.

En juillet 2016, nous célébrerons les 40 ans de la reconnaissance historique des phares de Cap-des-Rosiers, de Pointe-au-Père et de l'île Verte. Ils furent les premiers vrais phares patrimoniaux au Québec. Leur architecture, leur histoire et l'environnement des lieux ont été pris en compte afin de leur valoir une cote assez élevée selon les normes du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, (BEÉFP). (Explications sur le BEÉFP, dans le *Bulletin No 12*, printemps 2011)

Les nouvelles nominations de phares patrimoniaux selon la Loi S-215 dite Loi sur la protection des phares patrimoniaux, ne sont que de la frime et de la poudre aux yeux dont le seul critère de sélection est devenu au fil de leurs improvisations : « Y a-t-il quelqu'un qui veut se porter acquéreur du phare et payer les frais de restauration, d'entretien, de mise en valeur et d'accès au public ? » « OUI? » Alors celui-ci devient patrimonial sans même considérer l'architecture particulière ou l'histoire de la station.

**CÉLÉBRONS CET ÉTÉ  
LES 40 ANS  
DES TROIS PREMIERS PHARES PATRIMONIAUX !**

**Derniers développements pour la cession des phares**

(Par : Jean Cloutier)

La Loi sur la protection des phares patrimoniaux a été sanctionnée le 29 mai 2010 et s'est terminée le 29 mai 2015. Par la suite, l'honorable Leona Aglukkaq, ministre de l'Environnement et ministre responsable de Parcs Canada devait, selon la Loi, annoncer la liste des phares patrimoniaux. Elle a donc annoncé que 74 phares patrimoniaux avaient été désignés au Canada aux termes de la Loi. Toutefois, le processus de cession de plusieurs autres phares était très avancé à ce moment. Depuis l'annonce de ces 74 phares en mai dernier, 2 autres stations se sont ajoutées à la liste. Le phare de Heart's Content à Terre-Neuve et le phare de Cap-au-Saumon au Québec. On considère donc six phares cédés au Québec pour le moment. Sur les rives du Saint-Laurent, il reste encore quelques sites de phare dont les différentes étapes de la cession sont sur le point d'aboutir à une entente. En principe, si tout va bien, nous devrions pouvoir ajouter les phares de l'île Verte, de Métis et de Cap Madeleine à cette liste d'ici l'automne.

**Une 15<sup>e</sup> année pour la Corporation des gestionnaires de phares**

(Par : Jean Cloutier)

Notre Corporation a officiellement vu le jour le 22 janvier 2001. La Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent est issue d'une idée de quelques gestionnaires de phares (Serge Guay du phare de Pointe-au-Père, Jean Bédard du phare du Pot à-l'Eau-de-Vie et Gérald Dionne du phare de l'île Verte). C'est lors d'une rencontre avec le Québec maritime, un organisme de commercialisation

internationale pour le produit touristique des régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie, de la Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine, que l'étincelle s'est produite ! Avant cette initiative, c'était de chacun pour soi ! L'idée maîtresse était donc de réunir les efforts isolés de chacun pour en arriver à la commercialisation d'une Route des phares, un produit qui serait facilement exportable et qui profiterait à tous ceux qui mettent en valeur ce patrimoine maritime unique. Par la suite, madame Blandine Poirier du phare de Pointe-à-la-Renommée, Robert Gilbert du phare de l'île Rouge et André Nadeau du phare du Pot à l'Eau-de-Vie sont venus s'ajouter à messieurs Dionne et Guay pour former le premier conseil d'administration. Depuis cette rencontre, les objectifs ont été élargis et la Corporation est devenue un organisme sans but lucratif voué à la conservation et à la mise en valeur des phares du Saint-Laurent.



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

Depuis les cinq dernières années, nous avons été très occupés et préoccupés par la Loi S-215 et la cession des phares. Malgré la présence de notre président sur le comité sénatorial responsable de l'application de cette Loi sur la protection des phares patrimoniaux et les échanges que nous avons faits avec les intervenants à Ottawa, nous ne sommes pas entièrement satisfaits de la tournure des événements. Il reste encore plusieurs « **vrais** » phares patrimoniaux non cédés ou protégés que nous risquons de perdre. La bataille n'est donc pas terminée !

Nous utilisons depuis longtemps le *Bulletin des Amis des phares* comme outil principal d'information sur les sujets relatifs à ces structures maritimes, mais nous avons développé un nouveau canal en 2014 pour atteindre un plus large public : notre page Facebook. Cette page nous permet de rejoindre un plus grand nombre de gens concernés par la protection de ce patrimoine maritime inestimable.

Plusieurs défis nous attendent pour les années à venir. En premier lieu : la relève ! Chaque gestionnaire de phare étant déjà très occupé par la gestion, la promotion et l'organisation d'activités à son phare respectif, il n'a pas le temps de s'impliquer activement au sein de ce regroupement des gestionnaires de phares. Même la relève sur certains sites de phares va devenir une problématique avec laquelle nous devons composer dans un futur pas trop éloigné. L'autre menace à court terme sera celle des phares historiques sans gestionnaire. Pour les conserver et les mettre en valeur, nous devons trouver des solutions. Il y a par exemple les phares de l'île Rouge et de l'île Bicquette...

Ce sont donc quinze années bien remplies que nous avons derrière nous. On peut se dire satisfait du travail accompli, mais il reste une inquiétude pour certains phares qui font encore partie de notre paysage du Saint-Laurent... pour le moment !

## **La première journée québécoise des phares**

(Par : Jean Cloutier)

Les Américains célèbrent le « **National Lighthouse Day** » le 7 août de chaque année pour commémorer tous leurs phares, anciens phares et bateaux-phares. La journée de cet événement correspond à la date à laquelle tous les phares et aides à la navigation des différents États ont été fédéralisés par une loi, plus précisément le 7 août 1789. N'ayant aucune corrélation avec nos phares québécois, cette journée n'est pas soulignée ici.

Il existe aussi une célébration annuelle internationale des phares. C'est en 1993 que tout a débuté avec le « **Scottish Northern Lighthouses Award Weekend** ». En 1998, l'événement a pris de l'ampleur et est devenu le « **International Lighthouse Lightship Weekend** » qui se tient la 3<sup>e</sup> fin de semaine du mois d'août. Plus de 50 pays et 450 phares participent à cette activité annuelle. Lors de cette fin de semaine, les opérateurs de radio amateur installent leurs antennes et équipements de communication sur une station de phare et tentent d'échanger des messages avec le plus de phares et le plus grand nombre de pays possible. Même si les phares sont mis en évidence lors de cette manifestation radiophonique, il n'en demeure pas moins que ce « weekend » rejoint plus les radios amateurs que les passionnés de phares en plus d'avoir lieu sur un seul site de phare québécois par année.

C'est pourquoi la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent a décidé, lors de sa dernière assemblée générale annuelle, de remédier à cette situation en instaurant :

### **« La Journée québécoise des phares »**

Lors de cette journée qui se tiendra le 13 juillet de chaque année, les phares du Saint-Laurent sont invités à vous proposer des activités spéciales qui seront différentes d'un phare à l'autre. Le but de cette journée thématique est certainement de faire parler de nos phares, mais aussi de permettre aux gens d'apprécier les travaux de restauration et de mise en valeur que nous avons faits. Chacun sera à même de constater le travail qu'il reste à faire pour sauver les autres phares de la région laurentienne. Pourquoi le 13 juillet ? Parce que c'est la date où tout a commencé sur notre fleuve ! En effet, le 13 juillet 1801, le gouverneur a reçu les recommandations formulées par des capitaines de navires rattachés à la marine marchande. Cette pétition mettait en évidence le besoin d'améliorer la sécurité dans les eaux du St-Laurent en y implantant un réseau d'aides à la navigation.

*« It is suggested, that among other improvements a Light-House erected on Green Island, and buoys placed in different situation in the South Traverse would*

*tend much to the safety of vessels, bound either up or down and greatly facilitate the navigation in those parts of the River, which are considered as the most difficult and dangerous between Bic and Québec. »*

Par la suite, la Maison de la Trinité de Québec fut créée en 1805 et la construction d'un premier phare commença l'année suivante. Notre réseau de phares venait de voir le jour.

Plusieurs phares du St-Laurent ont déjà exprimé le désir de tenir une activité spéciale pour souligner cette journée des phares. Vous pourrez consulter les différents médias sociaux au début de l'été pour connaître la programmation de chacun des phares ou visiter le site Internet de la Corporation où nous afficherons la programmation de chacun des phares au fur et à mesure que nous recevrons les informations.

<http://www.routedesphares.qc.ca/journee>

Nous vous encourageons donc à aller visiter un phare lors de cette journée spéciale !  
Bon 13 juillet : Journée québécoise des phares !



Au phare de l'île Verte, premier phare du St-Laurent, un des trois premiers phares patrimoniaux au Québec, se tiendra le 13 juillet prochain, la première édition de **phART** en direct. (photo: J. Cloutier)

## **phART en direct au phare de l'île Verte**

(Par Nicole Picard & Brigitte Vincent)

L'année 2016 est une année importante pour le phare de l'île Verte, car elle marque le vingtième anniversaire de la naissance de la Corporation des Maisons du Phare et les quarante ans de l'inscription du phare de l'île Verte comme lieu historique national canadien. Deux anniversaires qui méritent une attention spéciale...

### **La nouvelle journée québécoise des phares est donc un beau moment pour instaurer un nouveau projet culturel et touristique**

Dans ce contexte, le projet **phART en direct** veut souligner la participation du phare de l'île Verte à la **Journée québécoise des phares** dont l'objectif est de mettre en valeur ces joyaux du patrimoine maritime, sensibiliser la population à leur existence et les inviter à venir les visiter. Nous avons choisi des activités à caractère culturel et artistique en hommage à la famille Lindsay qui, pendant quatre générations, y a vécu et a assuré la garde du phare. Cette famille accueillante affectionnait particulièrement les activités de lecture, musique, peinture, photographie et artisanat pour meubler les longues soirées ainsi que pour animer la vie familiale.

Ce projet a pour ambition de devenir un événement récurrent qui, non seulement soulignera chaque année cette journée du 13 juillet mais qui perpétuera aussi l'attrait que le site du phare représente en lui octroyant un rayonnement culturel régional. La Corporation des Maisons du Phare se propose donc d'inviter différents artistes de l'île, du village de l'Isle Verte et de la région immédiate à réaliser une œuvre en direct durant cette journée, tandis que les visiteurs pourront apprécier leur travail tout en visitant le site et en se promenant dans les sentiers alentours ou sur la plage. Le Pavillon Lindsay situé dans un cadre très champêtre servira de lieu de rencontre pour cet événement et si la température est belle, les artistes pourront travailler en plein air si le cœur leur en dit.

La journée se terminera autour d'un vin d'honneur en hommage aux artistes.

Ce projet se veut «ouvert», c'est-à-dire qu'il peut s'enrichir d'activités nouvelles au fil des années et faire appel à des artistes et artisans de toutes disciplines, dans la mesure où ces artistes sont majoritairement originaires de notre coin de pays. Nous nous réservons toutefois la possibilité d'inviter à l'occasion un ou deux artistes venus d'une autre région afin de favoriser les échanges et les rencontres. Ils seront les ambassadeurs ailleurs de ce qui se vit ici.....

Par ce projet, nous souhaitons insuffler au plus vieux phare du St Laurent une nouvelle vocation à caractère artistique et culturel.



# CHRONIQUE : FEMMES ET PHARES

(Par : Lise Cyr)

## Les gardiennes de phare : nouvelle lumière sur l'avenir

La dernière assemblée générale de la Corporation des gestionnaires de phares tenue à Rivière-Madeleine a rassemblé une trentaine de représentants. Sur ce nombre, 16 femmes représentaient leur corporation respective ou font partie des Amis des phares :

- Annemarie Bourassa et Cindy Larouche du phare de Pointe-au-Père
- Arlette Fortin du phare de Cap Madeleine
- Blandine Poirier et Élinor Nelson du phare de Pointe-à-la-Renommée
- Lise Sainte-Croix et Lucie Bergeron du phare de Cap-des-Rosiers
- Marguerite Morin du phare du Cap-de-la-Tête-au-Chien
- Danièle Morin du phare de Pointe-Ouest sur Anticosti
- Johanne Grenier et Odette Caron du phare du Pilier de Pierre
- June Smith du phare de Métis-sur-Mer
- Nicole Picard et Lise Cyr du phare de l'île Verte
- Marie-Christine Payette, collaboratrice au *Bulletin des Amis des phares*



Quelques femmes lors du dernier AGA de la Corporation des Gestionnaires de Phares. De gauche à droite, nous retrouvons : Arlette Fortin, Marguerite Morin, Lise Cyr, Annemarie Bourassa, Danièle Morin, Johanne Grenier et Cindy Larouche. (Photo : J. Cloutier)

Ce constat nous a amenés à réfléchir sur le rôle des femmes dans la conservation et la mise en valeur des stations de phares au Québec. Depuis plus de 20 ans, on retrouve un grand nombre de femmes impliquées dans la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent. Dévouées et passionnées, ces femmes assurent une bonne part de la pérennité des phares. Loin de désavouer le travail des hommes impliqués dans la conservation des phares, cette nouvelle chronique vise à faire ressortir le travail important et constant de ces femmes d'exception.

Cette nouvelle chronique du *Bulletin des Amis des phares* convie les femmes à faire entendre leur voix et à présenter des articles sur leur implication dans la sauvegarde et la mise en valeur des phares. Au fil des prochains numéros, le *Bulletin* présentera différentes facettes du rôle important des femmes dans l'histoire des phares, au passé et au présent.

### **Historiquement dans l'ombre**

Depuis la mise en place du premier phare sur le fleuve Saint-Laurent, à l'île Verte en 1809, les femmes ont joué un rôle soutenu et prépondérant sur les stations de phare. Elles n'avaient pas de statut officiel, comme dans l'histoire en général, mais elles ont été partie prenante de la vie et de la destinée des stations de phares. Elles y ont accompagné leur mari dans des contrées isolées, ont appris à vivre dans l'ombre de la lumière des phares et y ont développé une autonomie et une force de caractère exceptionnelles. Plusieurs d'entre elles ont assisté les gardiens dans leurs tâches quotidiennes. Elles font partie des grandes oubliées de l'histoire intangible des phares.

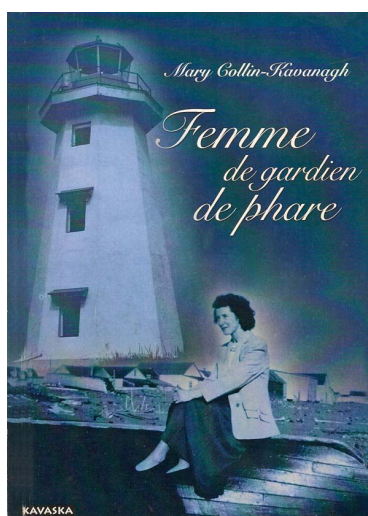
Dans les archives, on relate la requête de Louise Langlois, épouse du gardien de phare Zoël Bédard. Elle a revendiqué le poste de gardien de phare au décès de son mari en 1867. Avec l'assistant-gardien François Heppell, elle s'était acquittée des tâches dévolues au maintien de la station de phare durant la maladie de son mari. Elle a reçu un refus de la Maison de la Trinité, prétextant qu'elle était trop vieille (75 ans) et que ce n'était pas une tâche pour une femme.

Ainsi, dans l'histoire des phares, aucune femme n'a été « officiellement » gardienne de phare. Pourtant, elles sont là la plupart du temps. Épouses, mères, sœurs, filles de gardien et d'assistant-gardien ; elles ont été de guet, de veille, se sont vues confier des tâches technologiques, de transcription des données cléricales, de maintien de l'ordre, des responsabilités domestiques en plus de leur rôle traditionnel de pilier de la famille.

### **La mémoire des écrits**

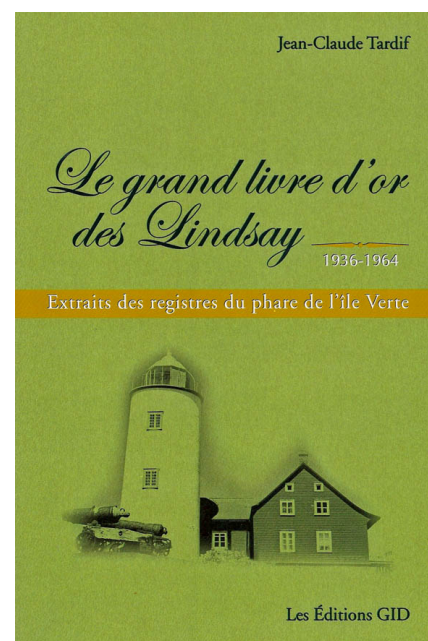
Plusieurs récits historiques, des monographies de paroisse livrent le dévouement de ces femmes, mais aussi leur solitude, leurs peurs, leur isolement. Certaines femmes nous ont livré des textes originaux, sensibles qui ont traversé le temps et nous ramènent des scènes de vie authentiques du mode de vie dans les phares.

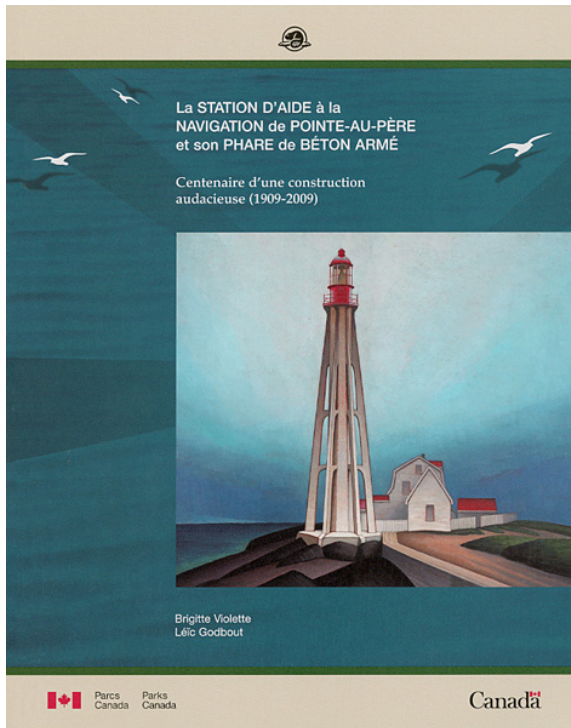
Fille du gardien Louis-Ferdinand Fafard à Pointe-des-Monts entre 1872 et 1889, Élioza **Fafard** est l'auteure de *Légendes et écrits de la Côte-Nord du Saint-Laurent*, publié en 1937. Elle a neuf ans quand elle arrive, avec sa famille, au phare de Pointe-des-Monts. Elle quittera l'endroit à l'âge de 24 ans. Dans son volume, elle raconte le rythme de vie au phare, de nombreuses anecdotes, la circulation des bateaux, la présence des missionnaires, le passage des Amérindiens et les conditions de vie quotidienne dans cette maison-phare. Elle nous livre un beau témoignage sur les paysages nord-côtiers et ses souvenirs impérissables de la vie à Pointe-des-Monts à la fin du 19<sup>e</sup> siècle.



Autre auteure de la Côte-Nord, **Mary Collins Kavanagh** publie en 2003 *Femme de gardien de phare*. Elle y raconte sa vie en Minganie et en particulier ses 25 années passées au phare de l'île aux Perroquets en compagnie de son époux, J. Robert Kavanagh. Son texte nous livre son histoire, mais aussi ses pensées personnelles, ses réflexions sur le milieu insulaire, sur la vie sur cet îlot rocheux situé au cœur du golfe Saint-Laurent. Illustré d'environ 90 photos, ce livre nous permet de vivre le quotidien, mais aussi la poésie du lieu et reflète son amour pour sa famille. Mémoire de temps révolus, ce volume donne une image claire, sans fausse nostalgie de la vie dans une station de phare isolée.

Bien qu'inédits, les registres des visiteurs et les albums de photographies commentées de madame **Laurence Dubé**, épouse du gardien Freddy Lindsay à l'île Verte sont des trésors de documentation de la vie au phare l'île Verte entre 1926 à 1964. Madame Lindsay a consigné des témoignages et des photographies qui constituent de véritables pans de récits de vie originaux et authentiques. En 2007, à partir des registres des visiteurs tenus par madame Lindsay, Jean-Claude Tardif a tiré un livre intitulé *Le grand livre d'or des Lindsay, 1936-1964 : Extraits des registres du Phare de l'île Verte*. La riche documentation visuelle assemblée par madame Lindsay est venue nourrir l'iconographie de la partie consacrée au phare dans le volume *Le fleuve, une île et son phare* paru en 2009 sous la direction de **Lise Cyr** et Jean-Claude Tardif.





Également en 2009, une autre parution a mis en lumière le travail de l'historienne **Brigitte Violette** et de l'architecte Loïc Godbout : *La station d'aide à la navigation de Pointe-au-Père et son phare de béton armé, centenaire d'une construction audacieuse (1909-2009)*. Cette publication est le legs de Parcs Canada pour souligner le centenaire de cette audacieuse construction qu'est le phare de Pointe-au-Père.

Sous la plume de ces femmes, les phares ont vu leur histoire humaine inscrite dans la commémoration de ces lieux de mémoire. Je vous invite à nous faire parvenir les références de toute autre documentation témoignant de la présence des femmes dans les phares : écrits, films, émissions de radio ou de télévision, entrevues, photographies, archives, etc.

## Le phare de Pointe-à-la-Rennommée reçoit un don exceptionnel

(Par Jean Cloutier avec la collaboration de Jacques Hamel et Denis Couillard)

En l'an 2000, avec des copains du Club radio amateur de Sorel-Tracy, M. Jacques Hamel a organisé une exposition assez extraordinaire de 250 appareils de radio pour souligner le passage au Nouveau Millénaire. L'événement fut une réussite et donna l'idée de poursuivre cette manifestation en créant un musée de la radio. Les premières démarches se firent auprès des autorités de la Ville de Sorel-Tracy dont les deux composantes Sorel et Tracy venaient de fusionner. Le nouveau maire trouvait intéressant et fort approprié d'en faire un projet novateur et mobilisateur, synonyme de la fusion des deux anciennes municipalités.

Les années qui suivirent furent consacrées à l'organisation et à la récolte d'objets et de documents ainsi qu'à la négociation d'une entente de partenariat avec les autorités de la Ville. L'entente fut finalement signée en mars 2008 et la Ville proposa provisoirement d'utiliser la Maison des gouverneurs, un bâtiment historique qui avait été l'ancienne résidence d'été des gouverneurs généraux du Canada. Malgré l'opposition de certains élus municipaux, le tout fonctionna très bien jusqu'en novembre 2009. Le maire en poste fut battu cette année-là aux élections municipales et remplacé par un nouveau Conseil majoritairement opposé désormais au projet du musée... Ainsi, en juin 2010, au moment d'ouvrir la nouvelle exposition à propos du 65<sup>e</sup> anniversaire de fondation de la station de radio locale CJSO, le nouveau Conseil décida de renier la signature de la Ville sur l'entente de partenariat avec le musée et mit fin à l'occupation de la Maison des gouverneurs le 31 décembre 2010.

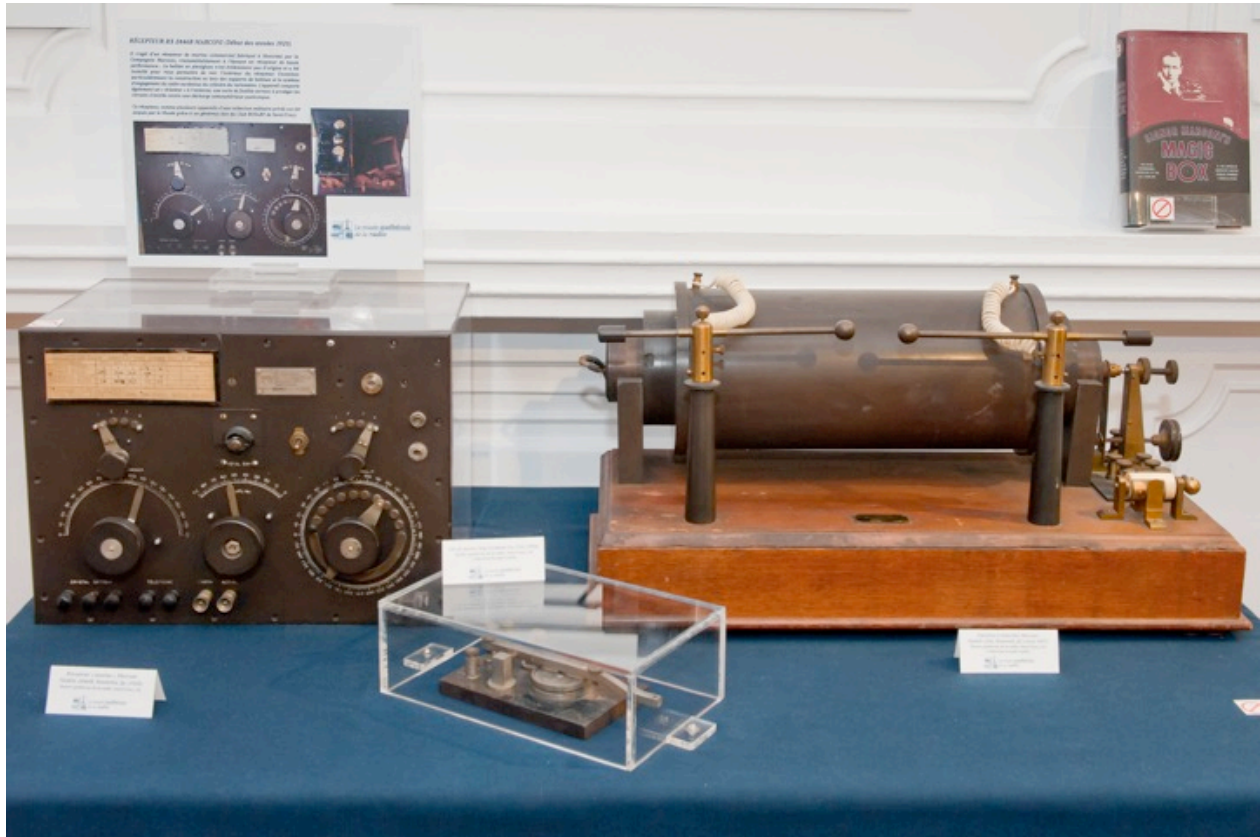
À partir de ce moment, le Musée a tenté de s'installer à divers endroits au Québec sous différentes formes. Toutefois, malgré les efforts considérables de plusieurs dizaines de personnes pendant 15 ans et des investissements financiers de l'ordre de 800 000 \$ depuis l'an 2000, le manque d'appui des instances municipales, régionales et provinciales entraîna la décision de fermer les portes du Musée. En décembre 2014, les intervenants étaient rendus à la limite de leurs possibilités quant au maintien de ce petit musée, de sa collection et de son entreposage. Dès le début de 2015, conformément à ses lettres patentes et règlements généraux, la liquidation de la collection était enclenchée et la majorité des objets étaient dirigés vers d'autres musées (26 à l'échelle de l'Amérique du Nord).



Émetteur à étincelles de marque Marconi, construit à Montréal vers 1907. (Photo : Musée de la radio)

À propos du don au Musée de Pointe-à-la-Renommée, c'est une affaire de chance... L'un des collègues de M. Jacques Hamel, l'avait informé de l'existence du musée au phare de Pointe-à-la-Renommée. Cet ami avait déjà fait don par le passé de quelques objets à ce petit musée de la Gaspésie qu'il trouvait sympathique et qui, à son avis, gagnerait à être enrichi par des artefacts pertinents. Connaissant par ailleurs l'état du Musée de la radio et de sa collection et sachant qu'un émetteur à étincelles devait être disposé, il a fait la suggestion de cette donation. M. Jacques Hamel et la propriétaire de l'objet, dont le Musée avait l'usufruit exclusif depuis plusieurs années ont trouvé appropriée cette recommandation et ont organisé ce don exceptionnel au Musée Marconi du phare de Pointe-à-la-Renommée. On parle ici d'un émetteur à étincelles

original de marque Marconi (1), construit à Montréal vers 1907, la septième unité construite du modèle no 1216. Le Musée de la radio fit le don complémentaire d'un récepteur Marconi également construit à Montréal en 1920 qui accompagnait l'émetteur à étincelles dans les expositions du Musée. Un duo exceptionnel en très bon état ! Pour les profanes dans le domaine des communications, ceci n'est que du charabia.



Récepteur et émetteur à étincelles tel que présentés dans le Musée de la radio.  
(Photo : Musée de la radio)

Spécifions alors qu'il s'agit du tout premier type d'émetteur radio dans le monde. Les premiers messages (morse) radios des pionniers du sans-fil se firent au moyen de tels émetteurs à étincelles, une technologie qui resta sans autre option commerciale jusqu'à la Première Guerre mondiale lorsqu'en 1915 l'Angleterre produisit les premières lampes à vide en quantité. Il faudra attendre les années 1920 pour que les transmetteurs à lampes se mettent à remplacer les modèles à étincelles un peu partout. Cette technologie et les bruits de claquage et les arcs électriques qui la caractérisent disparaîtront tout à fait vers 1940. Bref, les nouvelles pièces du musée du phare de Pointe-à-la-Renommée sont représentatives des émetteurs utilisés par Marconi pour ses liaisons outremer historiques de Signal Hill à Terre-Neuve en 1901 et de Glace Bay, puis Louisbourg au Cap-Breton en 1902. Cet équipement radio correspond également au type de radio qu'il y avait à bord du *Titanic* et de *l'Empress of Ireland* lors de leurs nuits funestes.

À cette époque, chaque radio vendue par Marconi était accompagnée des services d'un ou deux opérateurs de télégraphie sans fil de la compagnie, seuls habilités à utiliser cette toute nouvelle technologie. Le premier message de détresse de *l'Empress* fut émis vers 01 h 56 le 29 mai 1914 par Ronald Ferguson, un des deux opérateurs radio du navire : Avertissement à toutes les stations : « Tenez-vous prêts pour un appel de détresse, nous avons heurté quelque chose. » Immédiatement, la réponse arriva de la station Marconi de Pointe-au-Père : « O.K. Nous sommes là. » L'officier en chef de *l'Empress* apparut dans la porte de la centrale radio et ordonna à Ferguson d'envoyer le message de détresse, ce qu'il fit sur-le-champ, très calmement, luttant déjà contre l'inclinaison du navire ; « S.O.S. Avons heurté quelque chose. Couillons rapidement. Envoyez de l'aide. » « Quelle est votre position ? », demanda la station terrestre. Ne sachant pas exactement où il se situait et n'ayant personne près de lui à qui le demander, Ferguson fit un rapide calcul, remontant jusqu'au débarquement du pilote ; « Vingt milles passé Rimouski. » Ce n'était pas précis, mais au moins ça donnait une bonne idée. « O.K., reprit Pointe-au-Père, envoyons *Lady Evelyn* et *Euréka* à votre secours !(2) » Vous connaissez la suite de l'histoire de cette tragédie maritime et pour plus de détails, vous pouvez visiter le Site historique maritime de Pointe-au-Père.

Nous n'avons pas besoin d'utiliser cet émetteur à étincelles pour vous inviter à aller visiter le musée du phare de la Pointe-à-la-Renommée qui fut la première station de radio télégraphie sans fil sur le Saint-Laurent.

-----  
(1) : Marconi Wireless Telegraph Company of Canada, fondée en 1903. Toujours située à Montréal, la compagnie fut connue par la suite sous le nom de Canadian Marconi Company et devint Ultra Electronics TCS en 2002.

(2) : Cette retranscription des dernières communications radio de *l'Empress of Ireland* est tirée d'un résumé du livre *Quatorze minutes* (James Croall, 1982) disponible sur [www.jpfil.com/empress/empress.php](http://www.jpfil.com/empress/empress.php)

## **Histoire de conserver notre histoire !**

(Par : Jean Cloutier)

Le don d'équipement radio d'époque au musée du phare de Pointe-à-la-Renommée est un bel exemple de conservation d'objets historiques liés aux phares. Sachant que le métier de gardien de phare est disparu sur le Saint-Laurent depuis 1988, nous vous encourageons fortement à partager vos trésors patrimoniaux. Ex-gardiens, épouses de gardien, enfants de gardien, assistant-gardien de phares, ex-employés de la Garde côtière, vous êtes aussi responsables de la conservation de cette richesse pour les générations à venir ! Vos témoignages, histoires, souvenirs, photos, objets et autres documents relatifs aux phares du Saint-Laurent sont très importants et il ne faut pas qu'ils disparaissent dans l'oubli. Vous pouvez communiquer avec nous en tout temps pour vous aider à faire des copies ou acheminer des objets ou documents vers les musées appropriés.

Courriel : [corporation@routedesphares.qc.ca](mailto:corporation@routedesphares.qc.ca)

## Une exposition de photos anciennes présentée par la Société Duvetnor Itée

(Par : Jean Bédard)

Intitulée UN SIÈCLE DE LABEUR ET DE TOURISME DANS LES ÎLES, l'exposition a été inaugurée le jeudi 25 février 2016 dans la salle Est du Centre Culturel Berger de Rivière-du-Loup.

L'exposition comprend une trentaine de clichés noir et blanc fortement agrandis, ce qui leur donne parfois un côté dramatique. On pourrait dire que ce ne sont que des images anciennes, comme tant d'autres, tirées d'un passé poussiéreux et n'ayant qu'une signification incertaine même pour les proches qui les découvrent par accident dans un réduit... Mais attention, celles-ci sont différentes : elles proviennent de lieux singuliers, elles parlent du fleuve, de ces îles juste en face de Rivière-du-Loup. Elles documentent des défis remarquables réalisés par ces insulaires et illustrent des moments de vie parfois touchants.

L'exposition comprend deux blocs d'images. Un premier illustre la vie quotidienne au phare du Pot à l'Eau-de-Vie entre 1917 et 1964 et met en évidence la famille Dubé, laquelle a été associée au phare du *BrandyPot* pendant plus de quarante ans (1921 à 1964). Louis Dubé et ses quatre fils ont été à tour de rôle gardiens ou assistants-gardiens de ce petit bâtiment emblématique. C'est Robert, le plus jeune d'entre eux, qui a donné à Duvetnor une centaine de clichés qu'il a lui-même obtenus pendant ces quatre décennies, mais principalement entre 1925 et 1928 ; il nous a aussi légué trois clichés datés de 1917 dont l'auteur est inconnu et qui illustrent les toutes premières randonnées touristiques aux îles du Pot sur un bateau joliment nommé, *Le Mignon*. Chasse du lièvre et du kakawi, coupe du bois de chauffage, traversées périlleuses en canot à glace, visite de touristes distingués... on vivait sur ces îles dans un univers parallèle.



Photo de l'exposition (Source : la Société Duvetnor Itée)



L'exposition comprend un deuxième bloc d'images décrivant le grand chantier forestier de l'île aux Lièvres qui s'est déroulé entre 1952 et 1955. Il a été lancé en 1952 par Michel Castonguay, entrepreneur forestier, commerçant de bois, homme d'affaires et personnage bien connu de Saint-Alexandre de Kamouraska. Michel Castonguay avait acheté l'île aux Lièvres en 1939 des derniers héritiers de la Seigneurie Verbois : huit cent cinquante hectares de sapinières et une belle récolte de bois en perspective ! Mais sur une île inaccessible en hiver, il était impossible d'ouvrir un chantier conventionnel. Qu'à cela ne tienne, Michel Castonguay ouvrira un chantier forestier pendant les mois d'été ! En mai 1952, une cinquantaine de bûcherons, *débarasseurs*, *cooks*, mesureurs et camionneurs débarquent sur cette grande langue de terre, érigent un camp, une cookerie, une écurie, débarquent un petit bélier mécanique, des chevaux, du foin, et tout ce qu'il faut pour abriter et soutenir les efforts d'une pareille équipe. Le chantier demeurera actif pendant quatre étés consécutifs. Pendant les deux dernières années, un entrepreneur originaire de Saint-Siméon l'opèrera après avoir acheté la coupe de Michel Castonguay. On tirera de l'île, 40 000 cordes de *pitoune* et quelques milliers de mètres cubes de bouleau à papier. Les empreintes du chantier subsistent, soixante ans plus tard : *cotèyers*, puits, vestiges d'écuries, passages humides en *corduroi* et vaste grille de chemins forestiers aujourd'hui recyclés en sentiers de randonnée. Annette Castonguay, une des filles de Michel, a légué à Duvetnor cette fascinante série d'images.

L'exposition est accessible quotidiennement pendant les heures normales d'ouverture du Centre culturel de Rivière-du-Loup jusqu'au 22 mai 2016 puisqu'elle est accrochée dans l'espace jouxtant la billetterie. Elle sera ensuite exposée dans la Salle Les Eiders, sur l'île aux Lièvres jusqu'au 6 septembre 2016. À compter du 18 septembre, on pourra la voir au Musée de la mémoire vivante (710 avenue de Gaspé Ouest, Saint-Jean-Port-Joli) où elle demeurera jusqu'en mai 2017.

## CHRONIQUE TECHNOLOGIQUE

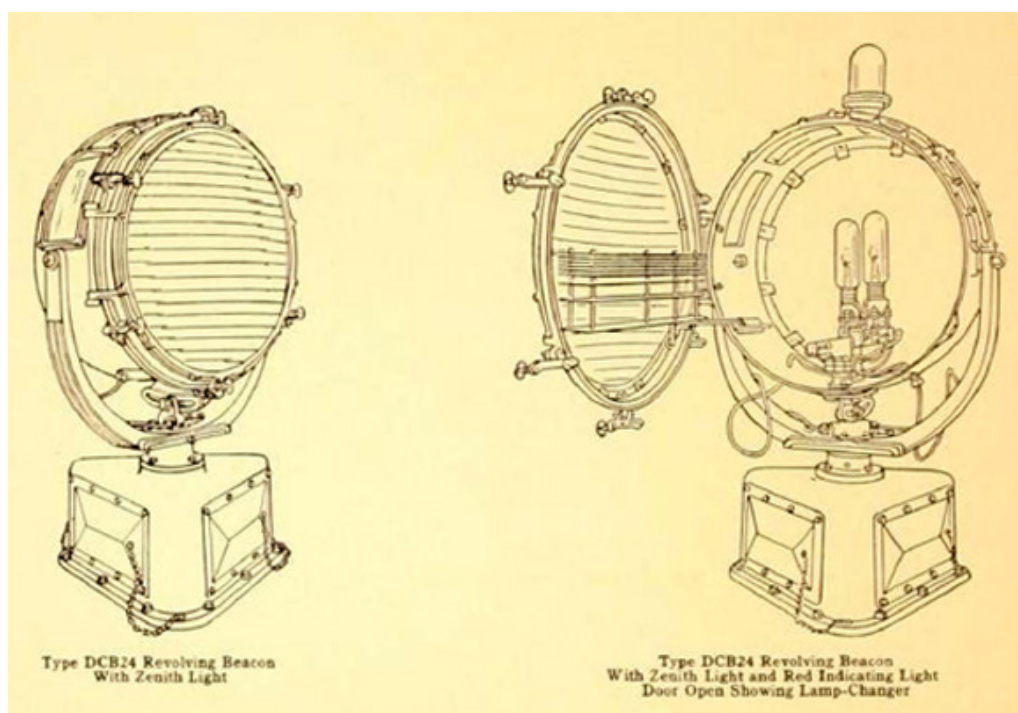
Le monde des phares est un univers de technologie qui a évolué depuis les premiers feux ouverts qui servaient d'amers aux marins de l'antiquité. Dans les bulletins précédents, nous avons produit quelques articles à saveur technologique dont : « Nouvelle source lumineuse au phare du Pilier de Pierre » dans le *Bulletin No.13* ou « Une structure de signalisation maritime unique au Canada » dans le *Bulletin No. 7*. Dans les prochains bulletins, lorsque nous aborderons un sujet plus technique, il se retrouvera sous cette rubrique : « Chronique technologique ».

### **Les dernières lentilles DCB-10 du Saint-Laurent**

(Par : Jean Cloutier)

En 1897, Huntington Beard Crouse et Jeff Lorenzo Hinds créent la compagnie CROUSE-HINDS ELECTRIC. Située à Syracuse dans l'État de New York, cette compagnie est un manufacturier de produits électriques spécialisés. Leur premier succès commercial fut une lumière frontale interchangeable pour les tramways. Mais un

autre moyen de transport prenait de l'ampleur à l'époque, c'était le début de l'achalandage automobile et pour remplacer les policiers de la circulation aux intersections des rues, CROUSE-HINDS produit dès 1918 des lumières de séparation de trafic (feux rouge-jaune-vert d'intersection). Parallèlement au signalement lumineux du réseau routier, la compagnie élabore une gamme de systèmes d'éclairage industriel spécialisé à l'épreuve des explosions. Après la Première Guerre mondiale et le début de l'aviation commerciale, il y avait une demande pour des systèmes d'illumination des aérodromes et de balisage aérien. Une division de la compagnie introduit sur le marché les balises aéronautiques DCB-24 et DCB-36. Ces deux systèmes lumineux ressemblaient à des projecteurs militaires utilisés pendant la Première Guerre et étaient pourvus d'un mécanisme rotatif.



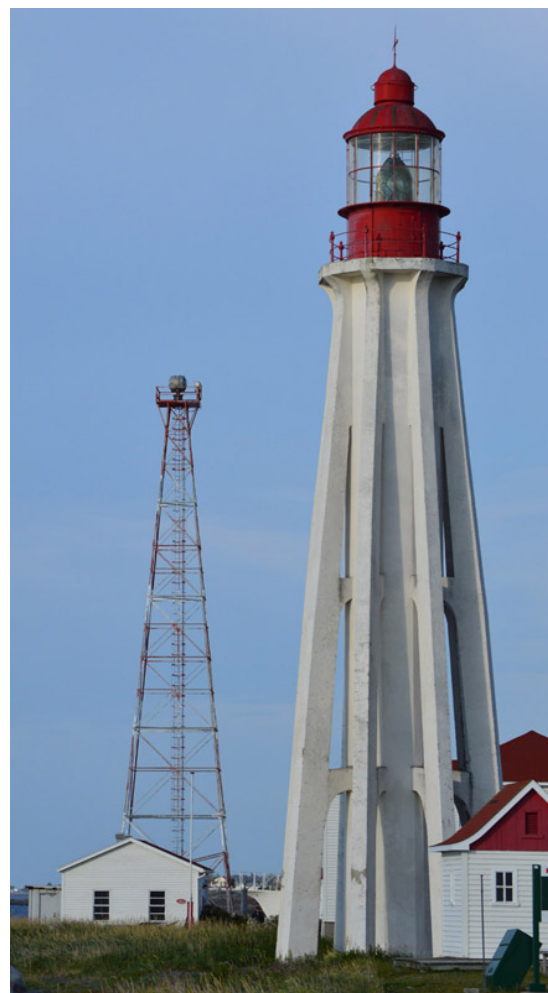
Lentille DCB-24 , source : Catalogue de pièces Crouse-Hinds , 1929

À partir des années 1950, le gouvernement a procédé à l'électrification de plusieurs phares. Différentes options étaient possibles, dont le simple ajout d'une ampoule électrique à l'intérieur des lentilles de Fresnel existantes, le remplacement de cette lentille par un système lumineux automatique ou le remplacement complet du phare par une structure à claire-voie chapeauté d'un gyrophare. C'est ainsi que plusieurs phares du Saint-Laurent ont disparu, laissant leur place à de frêles structures de métal.

Parallèlement, on assiste à l'arrivée des balises aéronautiques DCB-24 et 36 qui pouvaient être facilement adaptées sur une station de phare maritime. Ces nouveaux systèmes lumineux qui avaient été conçus à l'origine pour servir l'aviation étaient de type projecteur en aluminium avec réflecteur intégré projetant un faisceau lumineux très puissant. Il était possible de fixer ces projecteurs directement à l'intérieur d'une lanterne

de phare si celle-ci avait le diamètre adéquat ou de l'installer sur une tourelle extérieure. Ce type d'aide à la navigation a donc remplacé plusieurs phares traditionnels comme Pointe-au-Père, Pointe-des-Monts ou Pointe-Sud-Ouest sur l'île d'Anticosti. De construction solide, pouvant faire face aux intempéries, ces balises ne requéraient que peu de maintenance et d'entretien et l'ampoule électrique utilisée avait une durée de vie d'environ deux ans.

Le modèle DCB-10 est arrivé plus tard. Beaucoup plus petit et contenu dans un dôme étanche en verre, il pouvait également être installé directement à l'extérieur. Toutefois, sa petite taille permettait de le substituer aux lentilles de 4<sup>e</sup> ordre dans les phares ayant des plus petites lanternes. Les lettres « D » « C » « B » signifient : « Directional Code Beacon », et le chiffre suivant ces lettres correspond au diamètre de la lentille. Donc, la DCB-10 possédait une lentille de 10 pouces (25 cm), la DCB-24, une lentille de 24 pouces (61 cm), et une lentille DCB-36 quant à elle possédait une lentille de 36 pouces (91 cm). La DCB-10 a été installée dans plusieurs phares du Saint-Laurent à la fin des années 1970 et au début des années 1980. Les phares de l'île Verte et de Cap-de-Bon-Désir ont eu des DCB-10 comme système lumineux.



Le vieux phare de Pointe au Père et la tour métallique et une DCB-36 qui l'a remplacé.(Photo : J.Cloutier)



À l'intérieur du dôme de verre de la DCB-10, il y a une ou deux ampoules électriques demeurant fixes au centre tandis que les sources lumineuses sont à 180 degrés l'une de l'autre. Pour que la lumière ne s'échappe pas par les côtés, des petits panneaux en métal noir sont fixés entre les lentilles. Ce dispositif, mû par un moteur électrique, tourne autour de la lumière en projetant un code lumineux qui peut être modifié en variant la vitesse de rotation. Sur le Saint-Laurent, il ne reste que deux de ces lentilles et elles sont installées côte à côte dans le même phare.

Une lentille DCB-10 installé à l'intérieur de la lanterne du phare de Cap-Blanc (Percé). Nous pouvons apercevoir, une des deux lentilles et la plaque latérale empêchant la lumière d'être vue par les côtés. (Photo:Patrick Matte)

À une cinquantaine de milles nautiques (93 km) en aval de Québec et à environ un mille nautique (1,8 km) de la rive nord du Saint-Laurent, nous retrouvons L'Isle-aux-Coudres et sa grande batture (Prairie Shoal) située sur son flanc nord-ouest. Les courants de marée y sont particulièrement forts. Dès 1927, un bateau-phare fut mouillé en bordure du chenal et quelques années plus tard, soit en juin 1930, les travaux de construction d'un pilier phare furent lancés.

Surnommé « la bloque » (*block*) par les insulaires, le pilier était formé d'une base conique octogonale en béton, coiffée d'une épaisse dalle qui lui donnait l'allure d'une galerie. La tour de service à deux étages, également en béton et peinte en blanc, contenait dans sa partie inférieure l'équipement du criard, les groupes électrogènes et les autres espaces de travail. Le second étage logeait les gardiens et le mécanisme de rotation de la lanterne. Cette dernière, également octogonale et construite en acier peint en rouge surmontait le toit du bâtiment. La mise en service du nouveau phare avait cependant dû être retardée jusqu'au début de juillet 1931.



Le premier pilier de Prairie «La Bloque» allumé en 1931 et le deuxième phare qui est encore en fonction.  
Photos : Archives Nationales du Canada

Photos : Jean Cloutier.

Vers la fin des années 1950, à la suite des assauts répétés des glaces, la base de béton du pilier affichait un état pitoyable. De plus, on considérait ses équipements désuets pour l'époque. Plutôt que d'essayer de la réparer à grands frais, on opta pour

une nouvelle construction. Érigé à moins de 250 pieds (76 m) au nord-est de l'ancien pilier de béton, un nouveau pilier d'acier, en forme d'entonnoir renversé pour mieux résister aux glaces et surmonté d'une tour métallique cylindrique supportant l'appareil d'éclairage, fut complété au début juillet 1971. Son feu, entièrement automatisé, fut officiellement mis en service le 23 juillet. Il n'était pas sous les bons soins d'un gardien de phare, mais nécessitait les visites régulières de techniciens. Pour permettre ces visites d'entretien, un pad d'hélicoptère fut construit au-dessus de la lanterne. Le poids de cet héliport en plus de celui d'un hélicoptère requérait une structure plus imposante et les poteaux entourant la lanterne créaient des zones « aveugles » ou noires pour le feu de navigation placé en son centre. Pour remédier à ce problème, les techniciens ont été très ingénieux : l'utilisation d'un double feu en giration pour permettre à l'observateur sur un navire de voir au moins un feu si l'autre faisceau lumineux était momentanément obstrué par un des supports de l'héliport. Le système était donc constitué d'une base rotative de DCB-36 sur laquelle étaient fixées deux DCB-10 dont les lentilles internes ne tournent pas, en plus d'être parallèles entre elles. Les deux dernières DCB-10 du Saint-Laurent tournent donc ensemble, expédiant un double faisceau lumineux aux navigateurs.



L'installation des deux DCB-10 dans la lanterne du pilier de Prairie.  
Photo : Maryse Vaillancourt, Technicienne, Entretien Aides à la Navigation

## Été Yellow – 2016

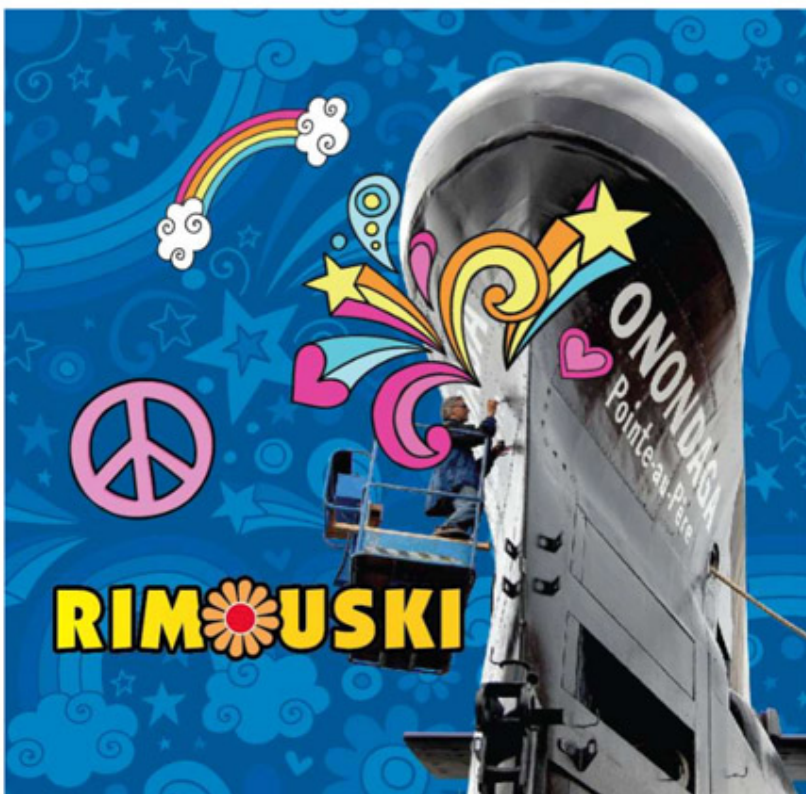
(Par le Site historique maritime de Pointe-au-Père)

Depuis l'ouverture du sous-marin Onondaga en 2009, les visiteurs du Site historique maritime de la Pointe-au-Père ont interpellé notre équipe à plusieurs reprises pour lui dire qu'au cours de leur parcours, ils pensaient au groupe britannique The Beatles et à leur célèbre chanson Yellow Submarine !

L'idée a émergé de mettre en valeur ce lien naturel qu'entretient cette chanson avec notre attrait-vedette et de transformer temporairement le « bateau noir » en « bateau de paix » !

C'est ainsi que, depuis un an, nous travaillons à la mise sur pied d'une série d'événements exceptionnels qui souligneront le 50<sup>e</sup> anniversaire de la sortie en Amérique, de la chanson Yellow Submarine, plus précisément le 5 août 1966.

Nous espérons piquer la curiosité des touristes et susciter de l'intérêt pour nos attraits, en proposant une programmation variée qui s'appuie sur les thématiques colorées, psychédéliques et artistiques liées à la chanson Yellow Submarine et au film éponyme dont la folie graphique est particulièrement représentative de l'époque des années 1970. Cet univers sera pour nous une source d'inspiration pour proposer un été dynamique et surprenant qui saura rejoindre les plus jeunes comme les plus nostalgiques.



**Du 15 juin au 15 juillet  
2016**

**Intervention artistique sur  
l'Onondaga**

## CHRONIQUE NÉCROLOGIQUE

Dans le dernier bulletin, nous avons relaté l'histoire des phares de Portneuf-sur-Mer qui sont aujourd'hui disparus. Pour que tous réalisent l'importance de sauvegarder les phares du Saint-Laurent qu'il nous reste, voici le portrait d'un autre de nos phares aujourd'hui trépassé et dont il faut se souvenir.

### Le phare du Long Pèlerin

(Par : Jean Cloutier)

Aujourd'hui le phare du Long Pèlerin n'est plus que l'ombre de lui-même. L'ancienne tour de brique du phare maison, telle une stèle funéraire, monte encore la garde au côté de la tour à claire-voie qui l'a remplacé. Les Pèlerins sont un groupe de cinq îles le long du chenal du Sud à une dizaine de milles nautiques en amont de Rivière-du-Loup.

L'histoire a quand même débuté en 1850, alors que le Saint-Laurent était toujours le théâtre de nombreux naufrages. Cherchant à rendre la navigation plus sûre et ainsi à 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 trouver une solution. Parmi les réponses reçues, l'ajout de phares fait l'unanimité. En plus de l'entrée du golfe Saint-Laurent et l'île d'Anticosti dont il faut améliorer les aides à la navigation, il est proposé d'ajouter une série de petits phares pour baliser le chenal du Sud. Une dizaine d'années passent avant que le ministère considère finalement l'idée d'ériger des feux de navigation le long de ce chenal étroit situé entre Rivière-du-Loup et Saint-Jean-de-l'île-d'Orléans. En 1860, les entrepreneurs ont accès aux plans et devis afin de soumissionner pour la construction de six phares. Toutefois, la construction d'une tour lumineuse à la pointe Saint-Laurent est reportée à plus tard. Ces phares sont tous situés sur des îlots rocheux. À la date limite du 14 juillet 1860, le Ministère avait reçu dix-neuf soumissions pour construire les phares de l'île de Bellechasse, de l'île aux Grues, de la Grande île Kamouraska, de l'île du Long Pèlerin et aussi de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie.



L'île du Long Pèlerin et la position des vestiges.  
(photo : J. Cloutier)

Un contrat global pour ériger les cinq phares est enfin signé entre Travaux publics et l'entrepreneur Louis Déry le 12 novembre 1860. Déry avait proposé la construction du phare de l'île du Long Pèlerin pour la somme de 2 000 \$, soit 2 600 \$ de moins que la plus haute soumission. Il était trop tard en saison pour envisager le début des travaux. Aussi, l'entrepreneur passe 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 imposée à Déry dans le contrat, soit le 20 juillet 1861.



La tour métallique à claire-voie de 14 m de hauteur est érigée à proximité de l'ancienne tourelle de briques qui est maintenant dépourvue de sa lanterne. (Photo : J. Cloutier)

Le phare du Long Pèlerin était le frère jumeau du phare de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie. Le genre de construction proposé pour ces deux endroits consistait en une tour circulaire en briques de 30 pieds de hauteur sans la lanterne, placée au centre de la résidence du gardien qui elle, était une construction de bois. La lanterne et l'appareillage optique et lumineux provenaient de la firme Chance Brother d'Angleterre.

En mai de 1861, l'ingénieur en chef du département des Travaux publics examine les îles pour y indiquer les endroits précis de l'érection des tours. Les constructions débutent immédiatement et à la fin de la saison, le constructeur avait terminé les trois phares construits uniquement de bois. Les lanternes sont aussitôt installées et sont



allumées pour la première fois à l'automne 1861. La construction des deux phares ayant une tour en briques est très avancée à la fin de la saison, mais les travaux ne sont achevés qu'à l'été suivant. Ainsi, la lumière catoptrique de 4<sup>e</sup> ordre est allumée le 19 août 1862. Un feu fixe blanc couvrant un arc de 180 degrés projeté à une hauteur de 212 pieds (64 m) du niveau de la mer. Ce n'est qu'en 1913 qu'une lentille de Fresnel est installée et que la source lumineuse est remplacée par un brûleur à vapeur de pétrole à manchon incandescent de 35 mm.

En juin 1957 le phare est automatisé et le dernier gardien quitte la station. Il y reviendra occasionnellement à titre de surveillant pour s'assurer du bon fonctionnement du système. Comme de raison, lorsqu'il y avait un gardien, ce dernier ne faisait pas seulement qu'allumer la lumière, il s'occupait également de la maintenance des bâtiments et surtout de la maison qui incluait le phare. Avec son départ et l'absence d'entretien de la part du gouvernement, le phare, la maison et les dépendances ont déperé rapidement. Ainsi, en 1982, le site est entièrement rasé de toutes ses structures de bois maintenant en état de pourriture et une tour métallique à claire-voie de 14 m de hauteur est érigée à proximité de l'ancienne tourelle de briques qui est maintenant dépourvue de sa lanterne. Un autre phare venait de s'ajouter à la longue liste nécrologique des tours lumineuses du Saint-Laurent.



Les vestiges de la maison-phare de l'île du Long Pèlerin. (Photos : Maryse Vaillancourt, Technicienne, Entretien Aides à la Navigation).

**« Tout feu, tout phare »  
se poursuit tout l'été au Musée maritime du Québec**

Pour un dernier été, l'exposition comprenant des photographies de Patrick Matte, des artefacts et des maquettes de nos phares sera présentée au Musée maritime du Québec – Capitaine J.E. Bernier à L'Islet-sur-Mer. C'est donc l'occasion ultime de voir ou de revoir cette exposition.

[www.mmq.qc.ca](http://www.mmq.qc.ca)



**La page Facebook de La route des phares**

Depuis maintenant un peu plus d'une année, entre chacun de nos *Bulletins des Amis des phares*, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook pour y trouver des informations, des liens, nos capsules historiques et plus encore. Avec votre adhésion à cette page, nous avons déjà atteint les 1 000 « J'aime », en route vers le « 2000 » ! Merci d'être là !

<https://www.facebook.com/routedesphares>

## OZÉNIPHARE DELISLE

(Par : Jean Cloutier)

À la demande générale, OZÉNIPHARE DELISLE, le gardien du phare de l'île, est de retour avec ses judicieuses réflexions !

---

Une bonne vieille longue-vue !

Les gens en bas pensent que je scrute l'horizon et que je vérifie la position des navires comme sur les belles images de cartes postales ! Mais en réalité, je ne vois pas grand-chose dans ce tube de métal ! À force de tomber sur le plancher, chaque lentille est désalignée en plus d'être tout égratignée par le sel et le sable. Cet instrument de navigation est maintenant devenu un vrai kaléidoscope. Je le pointe vers la lumière et il se crée des formes et des couleurs très intéressantes et amusantes qui m'aident à passer le temps...



**N'hésitez pas ! Dormir ou manger dans un phare  
ou simplement en faire la visite demeure une  
expérience authentique au goût de mer !  
C'est une invitation...**

Si vous avez des commentaires, des suggestions, des témoignages, des corrections, des ajouts, des textes ou des photos qui sont appropriés pour la prochaine parution, vous pouvez nous les transmettre à : *Jean Cloutier*

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

Courriel : [corporation@routedesphares.qc.ca](mailto:corporation@routedesphares.qc.ca)

**Comité du *Bulletin des Amis des phares* :**

Jean Cloutier  
Marie-Christine Payette  
Lise Cyr  
Patrick Matte

**Remerciements spéciaux pour la participation à ce Bulletin:**

Maryse Vaillancourt  
Jacques Hamel  
Denis Couillard