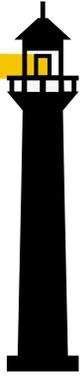


LE   **BULLETIN**
DES AMIS DES PHARES

Numéro 28

Printemps 2019



Au menu du Gardien du phare, ce mois-ci nous avons :

En entrée :

- Mot de la présidente Page : 2
- En Gaspésie, au phare de Cap-des-Rosiers Page : 3
- Journée québécoise des phares Page : 3, 4

Les plats principaux :

- Le site historique de Pointe-à-la-Renommée Pages : 4, 5
- Une affiche célébrant les phares du Saint-Laurent Pages : 5,6,7,8
- Décès d'un gardien de phare sur la Côte-du-Sud Page : 8, 9
- Gardienne au phare de Pointe-au-Père depuis 36 ans Pages : 10,11,12,13
- Le chronomètre de marine pour trouver la longitude Pages : 13,14,15
- L'observatoire astronomique de Québec Pages : 15,16,17,18,19,20
- 100 bougies pour trois phares de l'île d'Anticosti Pages : 20,21,22,23,24
- Maintenir la lumière... et autres tâches connexes Pages : 24 à 34
- Exposition Tout feu, tout phare ! à Pointe-au-Père Page : 34, 35
- L'exposition : *Ces bateaux qui n'allaient nulle part* Page : 35
- LE RENDEZ-VOUS DE LA CULTURE MARITIME 2019 Page : 36,37

Au dessert :

- Ozéniphare Delisle Page : 37
- La page Facebook de la Route des phares Page : 38
- Comité du Bulletin des Amis des phares Page : 38

En page couverture

Le phare de Cap-de-Rabast est au niveau de la mer au lieu d'être sur un cap, par conséquent, il est plus haut que les tours hexagonales habituelles. Cette station est exploitée par la Pourvoirie Lac Geneviève d'Anticosti qui loue à la semaine aux chasseurs. Photo : Patrick Matte.

Mot de la présidente

Bonjour à toutes et à tous,

Une nouvelle saison estivale s'amorce et nous espérons qu'elle sera aussi bonne que l'année dernière.

Cet été encore, nous célébrerons la journée québécoise des phares le 13 juillet. Pour l'occasion, nous aimerions que vous, gestionnaires et amis des phares, nous fassiez part des activités que vous planifiez pour que l'on puisse en informer les touristes, amis de phares et nos communautés respectives. Je vous invite donc à nous en informer par courriel à corporation@routedesphares.qc.ca pour que nous puissions publier le tout sur notre site Internet.

Aux boutiques des phares et aux phares qui en feront la demande, l'affiche des phares du Québec, photographiés par Patrick Matte, chasseur de phares, seront en vente et une partie des profits iront à notre Corporation. N'hésitez pas à vous la procurer. Cette année aussi, notre exposition « Tout feu, tout phare ! » se tient dans la maison du gardien, au phare de Pointe-au-Père. Si vous passez par là, n'hésitez pas à vous y arrêter !

Nous avons plusieurs projets pour l'année 2019 et continuerons de travailler avec les gestionnaires de phares et les amis des phares pour assurer la pérennité de nos phares et de leurs artéfacts. Nous désirons agrandir notre réseau pour mettre en commun nos expériences et façons de nous faire connaître au Québec et ailleurs.

Si vous voyagez au Québec cette année, n'oubliez pas de vous arrêter à nos phares pour les visiter, car ce patrimoine maritime et leur histoire sont uniques !

Je souhaite à toutes et tous une belle saison 2019.

Lucie Bergeron
Phare de Cap-des-Rosiers
Présidente de la Corporation des
gestionnaires de phares
de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent



Sur la pointe de la Gaspésie, au phare de Cap-des-Rosiers

(Par Lise Ste-Croix)

Le printemps s'installe tranquillement à Cap-des-Rosiers, les glaces ont cédé la place aux bateaux de tout acabit. On compte surtout des transporteurs de marchandise et tantôt des pêcheurs qui vont affronter les éléments, mais le phare ne fait aucune différence entre ces navigateurs des quatre coins du monde. Le plus haut phare du Canada continue de lancer son code lumineux sans relâche, et ce, depuis 161 ans !

Lors du 13 juillet 2018, la Journée québécoise des phares du St-Laurent, nous avons souligné son anniversaire en musique et les plus hardis pouvaient le visiter gratuitement. Malgré le vent qui soufflait sur sa pointe avancée dans la baie de Cap-des-Rosiers, il y a eu un beau feu d'artifice qui a fait le plaisir d'une centaine de résidents et de touristes. Ce fut une belle réussite et cela nous a donné le goût de le refaire cette année, et qui, sait, peut-être d'en faire une nouvelle tradition ! Vous êtes donc tous invités à vous joindre à notre équipe de bénévoles pour venir célébrer cette journée portes ouvertes dans un décor enchanteur qui saura certainement vous plaire !

Lise Ste-Croix
Présidente du
Site historique maritime du
phare de Cap-des-Rosiers



Phare du cap-des-Rosiers ,
Photo : Patrick Matte

La Journée québécoise des phares 2019

Pourquoi une journée québécoise des phares ? Notre devise de la province est : « Je me souviens » ! Il nous semblait toutefois évident qu'il n'y avait pas beaucoup de gens qui se souvenaient du rôle important que les phares ont joué dans le peuplement de notre pays et le développement économique des villes et des villages situés en amont de notre fleuve.

Quelques phares du St-Laurent vont tenir une activité spéciale pour souligner cette journée des phares. Mais si le phare que vous désirez visiter n'offre pas d'activités pour l'occasion, c'est probablement parce qu'il y en a déjà pendant toute la saison estivale.

Vous pourrez consulter les 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 au fur et à mesure que nous recevrons les informations de nos gestionnaires de phares.

<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 !



Le site historique de Pointe-à-la-Renommée

(Par : Joanie Francoeur)

L'année 2018 aura été une année touristique remarquable. Nous avons noté une augmentation de plus de 15 % des visiteurs ayant signé le registre au kiosque d'accueil. Une année record depuis l'ouverture du site historique.

Par le fait même, nous désirons souligner que les membres du Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau travaillent activement sur un dossier important concernant les travaux de peinture du phare de Pointe-à-la-Renommée. En tant que membres, nous espérons des développements positifs afin que les travaux puissent débuter le plus rapidement possible. Préserver la beauté de ce joyau patrimonial est une priorité pour nous. C'est un dossier à suivre...



Station de phare de la Pointe-à-la-Renommée. Photo : Patrick Matte

Finalement, le 13 juillet prochain, nous vous invitons à célébrer avec nous la Journée québécoise des phares sur le site historique de Pointe-à-la-Renommée. Un dîner hot-dogs et

guédilles aux crevettes sera offert aux visiteurs du site. À noter que le dîner sera gratuit pour les personnes ayant participé à la visite guidée du phare, de la maison-phare et de la station Marconi. Vous pourrez aussi participer à plusieurs activités extérieures gratuites, dont le visionnement du film « Un rêve devenu réalité » et la création d'une courtepointe souvenir en papier. Il y aura aussi des animations et de la musique sur le site.

Bienvenue à tous !

Joanie Francoeur, Directrice générale

Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau

884, boul. de L'Anse-à-Valleau

Tél. & téléc. : 418-269-3310

Site Internet : www.pointe-a-la-renommee.com

Une affiche célébrant les phares du Saint-Laurent

(Par Patrick Matte)

L'affiche des 45 phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent est maintenant bien réelle. Grâce au succès du projet de sociofinancement, j'ai pu faire imprimer une première série d'affiches en janvier dernier.

L'après Kickstarter

Sachant que le sociofinancement se réaliserait, il me fallait compléter l'affiche. Le choix final des photos a été un joyeux casse-tête. Comment représenter convenablement chaque phare quand j'ai des dizaines de photographies constituant un choix potentiel pour chacun ? Il faut pouvoir reconnaître le phare facilement. Il faut montrer à la fois ses particularités, sa beauté et un peu de son environnement. Mais pas trop, pour éviter que le sujet soit noyé dans l'ensemble ! J'ai parfois dû laisser tomber une photo que j'estime beaucoup pour en choisir une plus candide. J'ai dû m'assurer que le tout s'agençait bien malgré les années qui séparaient parfois deux photos. Je souhaitais qu'il y ait une harmonie et un rythme intéressant dans la présentation globale et je crois que c'est réussi.

Le mandat d'impression a été donné à un imprimeur québécois. J'aurais pu économiser quelques centaines de dollars en faisant imprimer l'affiche aux États-Unis ou en Chine, mais je tenais absolument à ce que le produit final soit de grande qualité. J'ai pu suivre le déroulement, me rendre sur place pour m'assurer de la qualité du rendu et faire des ajustements lorsque c'était nécessaire. Le résultat sur papier lustré est magnifique. Les couleurs sont vives et le noir est profond.



« *Wait a minute, Mister Postman* »

Le processus d'envoi des précommandes a été plus demandant que prévu. Une centaine de tubes postaux à préparer et autant de gens qui ont bien hâte de recevoir leur affiche. Choix de l'emballage optimal, meilleure façon pour rouler les affiches sans les abîmer, impression des étiquettes électroniques pour les envois postaux, ciseaux, *scotch tape*... Heureusement, à mesure que les colis s'empilaient, j'ai gagné en rapidité et en expérience. J'ai complété ce *sprint* en un peu plus de 3 semaines.

De beaux témoignages m'ont été transmis. Des gens qui ont installé leur affiche bien en vue, à la maison, au bureau, au chalet. Ils la voient tous les jours et peuvent en discuter avec leurs amis, leurs enfants. Ça sensibilise, ça éveille les sens et ça fait rêver.

Le gros des envois étant maintenant derrière moi, j'espère que le mot se passera et que l'affiche continuera d'être un succès !

Un don pour les phares

Je suis bénévole depuis plusieurs années pour la Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent. Je donne un coup de main pour les communications électroniques (page Facebook, site Internet de la route des phares, envoi des Bulletins des Amis des phares) ainsi que pour la Journée québécoise des phares. Je prête aussi gratuitement mes photos aux gestionnaires de phare qui en ont besoin.

J'ai décidé de continuer dans la même voie en faisant don d'un montant d'argent pour chaque affiche vendue, pour aider la Corporation à poursuivre sa mission de sauvegarde et de mise en valeur de notre patrimoine maritime.



Où acheter l'affiche ?

Directement [sur mon site Internet](#).

Je peux aussi compter sur des passionnées des phares qui ont accepté de vendre l'affiche dans leurs boutiques, un peu partout au Québec. Merci à eux ! Je vous invite à les encourager :

Bas-Saint-Laurent

Site historique maritime de la Pointe-au-Père, 1000, rue du phare, Rimouski G5M 1L8

École Michaud (Île Verte), 2101, chemin de l'Île, Notre-Dame-des-Sept-Douleurs G0L 1K0

Chaudière-Appalaches

Musée maritime du Québec, 55, chemin des Pionniers Est, L'Islet G0R 2B0

Québec

Musée national des beaux-arts du Québec, 179, Grande Allée Ouest, Québec G1R 2H1

La Malle aux souvenirs, 51, du Petit-Champlain, Québec G1K 4H5

Charlevoix

Musée maritime de Charlevoix, 305, rue de l'Église, Saint-Joseph-de-la-Rive G0A 3Y0

Gaspésie

Phare de Pointe-à-la-Renommée, L'Anse-à-Valleau G4X 4A2

Phare de Cap-des-Rosiers, 1331, boul. Cap-des-Rosiers, Gaspé G4X 6G7

Côte-Nord

Phare de Pointe-des-Monts, 1830, chemin du Vieux Phare, Pointe-des-Monts G0H 1A0

Îles-de-la-Madeleine

Sur le CTMA Traversier et le CTMA Vacancier.

Commerçants ? Vous souhaitez offrir l'affiche à votre clientèle ? [Contactez-moi](#).

À propos de Patrick Matte

Issu du domaine de la communication multimédia, je me passionne pour les images simples et expressives. Détenteur d'un certificat du New York Institute of Photography, je continue à peaufiner ma technique et ma vision de façon autodidacte. Depuis, mes photos ont fait partie de plusieurs expositions, sur le sujet des phares, entre autres, en plus d'être publiées dans une vingtaine de pays et d'être distribuées à travers le monde par l'agence Getty Images. J'ai photographié tous les phares traditionnels de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent sur une période d'un peu plus de 11 ans. Durant mes périodes est née chez moi une passion pour l'univers maritime. Bénévole pour la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent, j'ai tissé des liens avec les gens qui protègent et admirent ces monuments du patrimoine bâti.

Décès d'un gardien de phare bien aimé sur la Côte-du-Sud

(Par Jean Provencher)

C'est toujours un plaisir renouvelé de lire les trouvailles historiques sur le Blogue « LES QUATRE SAISONS » de l'historien Jean Provencher. Les sujets sont très variés, mais de temps à autre nous avons droit à une succulente anecdote maritime. Vous pouvez visiter son Blogue : LES QUATRE SAISONS à l'adresse suivante

<https://jeanprovencher.com/>

Voici une de ces histoires que M. Provencher a publiées le 22 mars dernier.

Lundi, le 25 courant, à 9 heures, avait lieu à St-Jean Port Joli, les funérailles de sieur L. Damase Babin, gardien du phare les « Pilliers ». [...]

M. L. Damase Babin, âgé de 52 ans, était gardien du phare « Les Pilliers » depuis 27 ans. C'était un des citoyens les plus honorables de St-Jean Port Joli et un employé civil d'une rare fidélité.

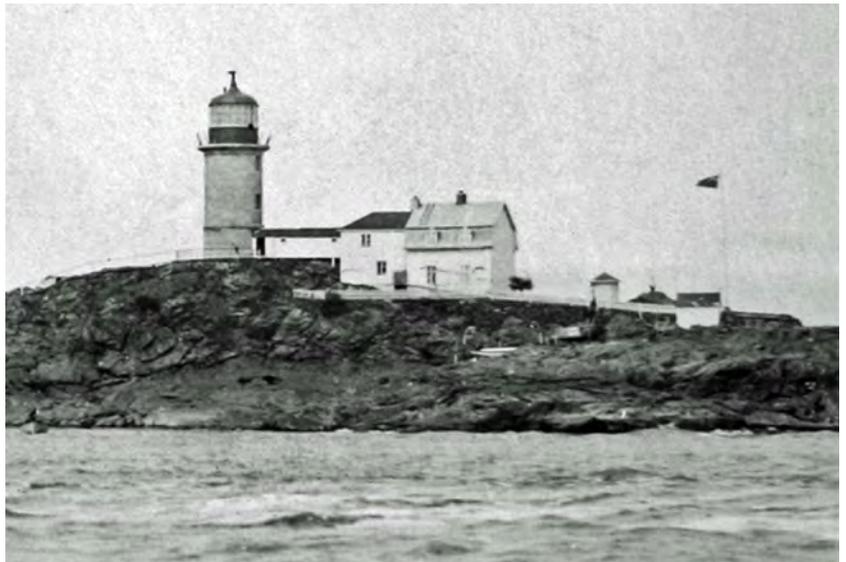
Depuis plus d'un quart de siècle qu'il occupait ce poste de confiance, jamais le département de la marine, en dépit souvent des petites haines politiques, n'a eu de plaintes fondées contre lui. À cette fidélité au devoir, M. Babin y joignait un cœur généreux et sympathique et une cordialité sans égale.

D'un rocher sauvage et nu, situé au milieu du fleuve, où il passait avec sa famille 8 mois de l'année, il avait su faire un lieu de séjour agréable pour ses nombreux visiteurs. Oh ! qui ne se souvient parmi les nombreux amis et parents à qui M. Babin donnait une si cordiale hospitalité, qui ne se souvient de ces soirs d'été, quand la fraîche brise de la mer avait tempéré l'ardeur du jour ; qui ne se souvient des charmantes heures passées en sa compagnie, avec lui sondant les lointains de la mer, ou écoutant les flots qui venaient se briser sur le granit du rocher ! Que cet isolement avait de charme pour nous !

Aussi M. Babin n'avait rien épargné pour nous en rendre l'aspect et le séjour agréables ; sans aucune rémunération, il y faisait sans cesse des améliorations : certaines d'entre elles lui survivront longtemps ; en effet, il y avait creusé un petit port qui rendait ce rocher accessible en tout temps ; il y avait transporté de la terre arable en quantité suffisante pour en faire un jardinet et y planter quelques arbres.

Hôte cordial et enjoué, M. Babin était de plus le modèle des époux et des pères de famille. Il laisse pour pleurer sa perte une femme et six enfants. Puissent les sympathies de leurs nombreux parents et amis atténuer l'amertume de cette douloureuse séparation.

Le Soleil (Québec), 27 mars 1901.



La station de phare du pilier-de-pierre en 1906, ANC

Gardienne au phare de Pointe-au-Père depuis 36 ans.

Annemarie Bourassa

(Par : Lise Cyr)

La chronique Femmes et phares du présent Bulletin vient rendre hommage à une femme exceptionnelle qui œuvre dans la sauvegarde et la mise en valeur des phares depuis 36 ans : Annemarie Bourassa.

Anciennement connu sous l'appellation du Musée de la mer, le Site historique maritime de la Pointe-au-Père a changé de nom en 2005. Cet organisme a été fondé en 1980 pour la commémoration du naufrage de *l'Empress of Ireland*, coulé au large de Sainte-Luce-sur-Mer le 29 mai 1914. La petite équipe du Musée de la mer était d'abord dans des locaux à l'Institut maritime situé à Rimouski. Suite au succès de ces deux années, l'organisme se cherche un lieu permanent et conclut une entente avec Parcs Canada en 1982. Ce dernier permet d'occuper des espaces disponibles dans les demeures de gardiens à proximité du phare de Pointe-au-Père.

Le Musée de la mer prépare des expositions et c'est à titre de graphiste qu'Annemarie se joint au groupe de travail le 13 janvier 1983. Profession qu'elle a d'ailleurs exercée au cours des premières années sur le site.



Annemarie en 1990. Collection Annemarie Bourassa

À cette période, les contrats étaient tributaires des programmes gouvernementaux pour toute l'équipe. Durant les premières années, ils travaillaient dans la maison de l'ingénieur durant l'hiver et la saison estivale venue, ils quittaient leurs bureaux pour pouvoir y installer les expositions. Il faut dire qu'à l'époque, le dernier gardien du phare, monsieur Armand Lafrance, était encore en fonction. Il est demeuré à Pointe-au-Père jusqu'en 1988.

Le dernier gardien, M.Armand Lafrance, Collection
Parcs Canada



En 1992 et 1993, le gardien étant parti à la retraite, Parcs Canada décide d'investir dans la rénovation des bâtiments de la station de phare qui ne sont alors pas adéquats pour recevoir des expositions. Parallèlement, ils installent deux nouvelles expositions, une dans la maison du gardien et une autre dans le bâtiment de la corne de brume. La maison de l'ingénieur datant de 1909 est alors aménagée pour faire les bureaux au deuxième étage et un espace restaurant au rez-de-chaussée. L'équipe du Musée de la mer s'implique dans l'élaboration des l'exposition. D'un commun accord, le Musée de la mer et Parcs Canada fixent le scénario de l'exposition du rez-de-chaussée de la maison du gardien : Pointe-au-Père, haut lieu de la navigation. Par le fait même, on traitera de la nuit du 29 mai, nuit fatidique où *l'Empress of Ireland* coule au large de Saint-Luce-sur-Mer. C'est à cette période où on retrouvait le plus de bâtiments actifs à Pointe-au-Père, sur le site du phare.

À l'étage de la maison du gardien, l'équipe du Musée produit une exposition qui traite plus spécifiquement de la tragédie et de l'histoire des plongées sur l'épave de *l'Empress of Ireland*. Pour compléter l'offre de services du site, la partie arrière de la maison du gardien est agrandie pour faire place à une boutique combinée à la zone d'accueil. L'aménagement et les produits offerts ont grandement bénéficié des talents d'artiste et de visionnaire d'Annemarie. La diversité et la qualité des articles disponibles en ont fait une des plus belles boutiques d'espaces touristiques dans l'est du Québec.

Le pavillon de l'*Empress of Ireland* et l'*Onondaga*.

Grand changement dans la destinée du site, un nouveau pavillon est construit en 2000. Sa vocation est de présenter la thématique de *l'Empress of Ireland* dans son ensemble. Une nouvelle exposition y prend place ainsi qu'un spectacle multimédia. Exposition qui fera peau neuve en 2017. C'est à cette période, soit au début des années 2000, que la dynamique équipe fonde, avec d'autres, la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent. Annemarie a, dès le début, pris une place importante au sein de cet organisme. Cette implication se maintient puisqu'elle siège au sein du Conseil d'administration depuis quelques années. Elle a aussi été une artisane des premières éditions du Bulletin des Amis des phares.

Il ne fait aucun doute que l'intérêt et l'implication d'Annemarie pour le site de Pointe-au-Père ont eu le phare comme porte d'entrée ! En effet, depuis longtemps, le phare tient une grande place dans son cœur ! D'ailleurs, en 2000, Serge Guay et Annemarie ont réalisé un voyage d'étude en Bretagne afin d'aller constater comment se vivait, là-bas, le concept d'une route des phares. De ce voyage ont découlé plusieurs actions dont, entre autres, la tenue, à Rimouski, d'un Colloque sur les phares, au milieu des années 2000.

C'est aussi Annemarie qui a développé un outil de promotion exceptionnel comprenant une coupole contenant plusieurs maquettes de phares du Saint-Laurent. Elle a travaillé avec monsieur Robert « Bob » Saulniers, artisan extraordinaire qui a réalisé les modèles à l'échelle de cette mini-exposition. Cette dernière s'est promenée dans des salons touristiques et Annemarie l'a souvent accompagnée pour parler de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent. Ces maquettes et la coupole font d'ailleurs encore partie de l'exposition présentée dans la maison du gardien avec les magnifiques photos de Patrick Matte.

Elle a aussi assisté, avec bonheur, aux travaux majeurs qui ont été effectués en 2017 à la station de phare de Pointe-au-Père !

Annemarie fait toujours partie de cette formidable équipe de développeurs qui inscrivent le site comme un des attraits importants du Bas-du-Fleuve. Attrait qui deviendra une attraction incontournable avec l'ouverture du sous-marin *Onondaga* en 2009. Depuis 2018, une nouvelle expérience s'est ajoutée à l'expérience des visiteurs, celle d'un spectacle de marionnettes géantes. Les marionnettes ont été fabriquées au Théâtre de la Dame de Coeur de Upton. Tout le reste de la production et le texte ont été entièrement réalisés dans le Bas-St-Laurent.

Toute l'histoire récente de la reprise en charge des phares est ponctuée par l'implication de bénévoles passionnés comme Annemarie. Il est exceptionnel de compter sur la continuité et la persévérance de personnes d'exception comme elle pour des causes comme celle d'assurer la pérennité des phares. Pour Annemarie, cette cause est loin d'être gagnée ! Un grand pas en avant s'est effectué dans les dernières années avec

l'application de la Loi S -215. Des gens se sont impliqués et investis afin de permettre la survie et la mise en valeur de plusieurs de nos beaux phares ! Cependant, trop peu



d'argent et d'énergie est déployé par les gouvernements pour soutenir les travailleurs acharnés et passionnés de cette cause qui nous appartient à tous ! De plus, plusieurs phares sont considérés comme orphelins et ont encore énormément besoin qu'on se préoccupe de leur sort. Il y a encore beaucoup de pain sur la planche. Annemarie souhaite du fond du cœur que cette cause trouve écho au sein de la génération qui nous suit et que la relève dise « présente » quand on aura à défendre les témoins de cette riche vie maritime de notre province.

Notre collaboratrice Annemarie Bourassa

Le chronomètre de marine pour trouver la longitude

(Par : Jean Cloutier)

À une certaine époque, avant l'arrivée des instruments électroniques à bord des navires, il pouvait être assez difficile de calculer sa position réelle. Ce problème était moins important le long des côtes, où un réseau de phares permettait aux marins de croiser deux relèvements de ces amers lumineux sur une carte nautique. Toutefois, lors d'une traversée de l'océan, c'était une autre histoire ! Pour déterminer la position à la surface de la Terre, il faut connaître la latitude et la longitude.

Les lignes de latitude sur une carte sont parallèles à l'équateur : est - ouest. Pour savoir à quelle latitude, au nord ou au sud de l'équateur, se trouve son bateau, le marin calcule la hauteur d'un astre au-dessus de l'horizon. (Par exemple : le Soleil ou la Lune). L'équateur étant « 0 », il y a 90° vers le nord et 90° vers le sud.

Définir la longitude s'avère plus compliqué. Sur une carte marine, les lignes de longitude, aussi nommées méridiens, courent du nord au sud. Aujourd'hui le méridien d'origine est le méridien de la ville de Greenwich en Angleterre, qui est la ligne correspondant à « 0 » de longitude.

La terre est une boule et nous la divisons en 360°, soit 360 lignes équidistantes allant du nord au sud. Étant donné que notre terre prend 24 heures pour accomplir une

rotation complète de 360° , elle parcourt 15° d'arc par heure ($360^\circ \div 24$). Elle parcourt donc 1° d'arc en 4 minutes ($60 \text{ minutes} \div 15^\circ$). C'est l'explication simplifiée de la rotation de la Terre en degrés par rapport au temps.

Connaissant la relation entre les degrés de longitude et le temps, il est maintenant possible de connaître la longitude où l'on se trouve. Le navigateur n'a qu'à calculer la différence de temps entre le passage au méridien (le midi vrai) de sa position et l'heure au même moment pour le méridien « 0 », soit le méridien de Greenwich. Cette différence de temps est simplement transformée en degrés d'arc et lui donne sa longitude.

D'où l'importance d'avoir à bord de son navire un bon chronomètre de marine qui indiquera continuellement le temps de Greenwich. Simple aujourd'hui, mais mégaproblème avant 1762. À cette époque, sur la terre ferme, les horloges possédaient toutes des systèmes de pendule. Une façon de mesurer le temps qui ne pouvait fonctionner à bord d'un navire à cause des déplacements de ce dernier. Le roulis, le tangage et autres remuements de l'embarcation sur l'eau accélèrent ou ralentissent le mouvement de l'horloge, le rendant complètement inutile pour le calcul de la longitude. Il fallait donc attendre l'invention d'un nouveau type de mécanisme permettant de garder l'horloge suffisamment précise pour être utilisée comme base de temps portable, y compris sur un navire se déplaçant sur l'eau. Le terme « chronomètre » fut apparemment créé en 1714 par Jeremy Thacker, mais l'appareil portant ce nom ne vit le jour qu'en 1735, année où John Harrison, de Foulby au nord de l'Angleterre, présenta sa première version de son chronomètre qu'il appela : H-1. Six années plus tard, il présenta le modèle H-2 qui fut remplacé en 1759 par le modèle H-3. Finalement, son modèle H-4, un chronomètre miniature en forme de montre, fut embarqué sur un navire en 1762 pour des essais en mer. Ce fut un succès et le problème de longitude fut à partir de ce moment chose du passé. Lors de son second voyage dans les mers du Sud (1772 - 1775), le capitaine James Cook emporta une copie du chronomètre H-4 de Harrison.



Un chronomètre marin

Photo : J. Cloutier

Plus tard, le modèle de chronomètre embarqué sur les navires a été installé dans un boîtier de protection et le capitaine ou l'officier en charge de le remonter régulièrement à l'aide d'une clef, devait aussi régler cet important instrument de navigation avant d'entreprendre un long voyage. La manipulation du chronomètre pouvant nuire au bon fonctionnement de cette horloge de marine, il fut de coutume de seulement le remonter et de noter dans un livre l'erreur du chronomètre qui pouvait être déduite par la suite lors des calculs.

The Chronometer Rate Book										M
Date	GMT			Chronometer			Error		Daily Rate	Ten
	H	M	S	H	M	S	M	S		
4/12/18	19	0	0	19	0	4	0	4	Ø	+19
25/12/18	19	0	0	19	0	4	0	4	Ø	+19
26/12/18	19	0	0	19	0	4	0	4	Ø	+20
27/12/18	19	0	0	19	0	4	0	4	Ø	+20
01/01/19	19	0	0	19	0	4	0	4	Ø	+21
02/01/19	19	0	0	19	0	4	0	4	Ø	+20
03/01/19	19	0	0	19	0	0	0	0	Ø	+20
04/01/19	19	0	0	19	0	0	0	0	Ø	+21

Partie d'un livre du chronomètre à bord d'un navire. Photo ; J. Cloutier

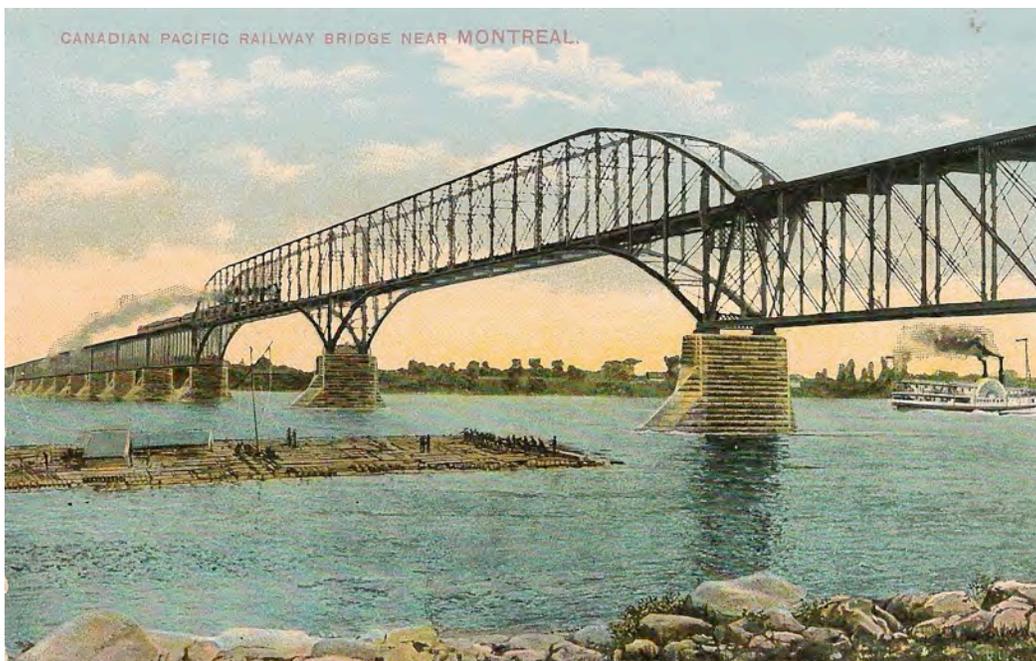
Pour comparer et trouver l'erreur du chronomètre de bord, les marins devaient observer la chute d'une boule horaire. Greenwich et tous les ports importants au monde en possédaient une qui surplombait le port. Chaque jour, les navires jetaient brièvement l'ancre en attendant que la boule de l'observatoire tombe à 13 heures exactement. La différence de temps avec l'instrument du navire était méticuleusement marquée dans le livre du chronomètre. Les boules horaires perdirent leur utilité vers 1920 avec l'apparition des signaux horaires radiodiffusés.

L'observatoire astronomique de Québec

(Par : Claude Fortin)

Le port de Québec au 19^e siècle était de première importance au Canada, classé troisième en Amérique après New York et la Nouvelle-Orléans. Il était le lieu d'une industrie navale prospère et d'un fructueux commerce de bois. Les arbres provenant

des chantiers forestiers étaient acheminés par voie d'eau. La principale rivière qui servait à la descente du bois était la rivière des Outaouais. Ensuite le fleuve St-Laurent prenait le relais jusqu'à Québec. Souvenez-vous du temps des cageux avec en tête deux de nos héros canadiens-français, Jos Montferrand et Aimé Guérin, tous deux conducteurs de cages de bois. Ces radeaux de bois pouvaient être composés de 2 500 billots équarris à la hache. Des équipes d'une trentaine d'hommes manœuvraient ces immenses radeaux. Le voyage jusqu'à Québec pouvait durer de deux à quatre semaines incluant la construction des cages.



Cage de bois passant Montréal, en route vers Québec. Carte éditée par The Valentine and Sons.1900.

Les navires étant nombreux, les marins avaient besoin de l'heure exacte pour ajuster leurs appareils de navigation. À cet effet, il fut décidé par les hauts dirigeants du port, de la Citadelle et de la ville, de construire un observatoire astronomique en 1848. Les premières transmissions de l'heure exacte débutèrent en 1852. Cette station d'observation a été la première au Canada.

Cet observatoire fut construit à la Citadelle. Le directeur était le commandant Edward David Ashe, qui devait par calculs établir les longitudes des villes de l'est de l'Amérique puis calculer l'heure. Il a été considéré comme étant le premier astrophysicien au Canada (en juin 2018 c'était le 150^e anniversaire de la Société royale d'astronomie du Canada). Dans cet édifice, il y avait comme instruments : une lunette méridienne, un sextant, deux horloges astronomiques et une boule. Cette station a été nommée l'Observatoire de la boule (time ball). Aujourd'hui, c'est le bâtiment 20 que vous pouvez visiter à la Citadelle. L'équipement qui servait à donner l'heure exacte était une sphère de métal située dans une tour haute de 44 pieds. Son fonctionnement était simple :

pendant la saison de navigation, à 12 h 45 la boule était élevée à mi-hauteur, à 12 h 55 hissée au sommet et à 13 h heure locale on la laissait tomber, et ce, à tous les jours sauf le dimanche. Elle fut déplacée un peu plus tard pour la rendre plus visible.

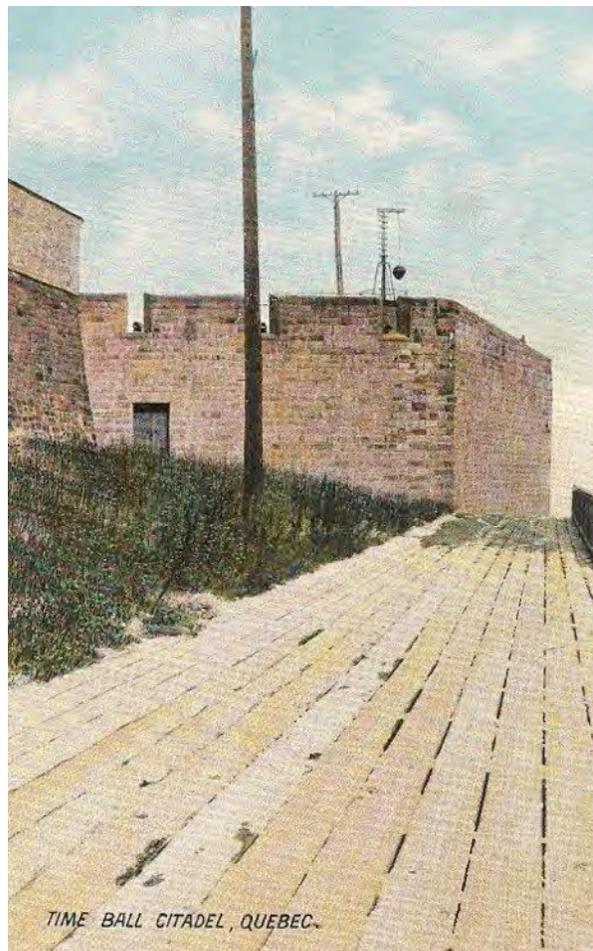


Vue de l'observatoire astronomique et de la prison de Québec. Remarquez le mur avec les miradors qui encercle la prison. Cette photo a été prise de la Butte à Neveu et montre ce paysage de 1874 à 1908 selon Mme Paulette Smith-Roy. Éditeur et photographe inconnus.

Le second observatoire situé sur les Plaines d'Abraham comprenait une tour quadrangulaire avec coupole pour loger le nouveau télescope équatorial de huit pouces de diamètre acheté à Boston. C'est le commandant Ashe qui l'avait fait construire en 1864 sur le terrain de la ferme Bonner. En 1874, on ajoute une résidence pour loger la famille du directeur et trois annexes. Pour vous permettre de visualiser son emplacement, l'observatoire était à l'endroit où est située actuellement la fontaine du Centenaire du Canada inaugurée en 1967. Le commandant Ashe prit charge de ce nouvel observatoire. Il fut secondé par son fils, le lieutenant William Ashe, de 1883 à 1886 et, à compter de cette année-là, il fut nommé directeur. Son successeur, M. Arthur Smith, qui s'était intéressé à l'astronomie dès son adolescence, avait travaillé avec lui pendant quatre ans comme assistant durant ses études à l'Université Laval en arpentage et génie civil. Il obtint le poste de directeur en 1894 à la suite du décès de M. W. Ashe en décembre 1893.

Dans les annexes, il y avait des instruments spécialisés, dont tout l'équipement d'une station météorologique de premier niveau : baromètre, anémographe, thermomètres, héliographe, etc. Des observations étaient faites plusieurs fois par jour et servaient aux prévisions du temps pour tout le Canada. En plus des deux horloges astronomiques

transférées de la Citadelle, il y avait une horloge peu commune qui indiquait le temps vrai et le temps moyen. Toutes ces horloges étaient réglées à une fraction de seconde près. La lunette méridienne servant à calculer l'heure sidérale et l'équation du temps était du lot. Tout le travail accompli quotidiennement était d'une importance capitale pour les navigateurs. Tous les jours, le directeur envoyait un signal télégraphique à la Citadelle à midi et à 13 h afin de faire tomber la boule et tirer un coup de canon situé au sommet du cap Diamant. En 1929, c'est le début de la diffusion de l'heure quotidienne par la station de radio CHU exploitée par le Conseil national de recherches du Canada. C'est ce qui sonna le glas du signal donné par la boule. Aujourd'hui encore, sur les ondes de la radio de Radio-Canada, le signal de l'heure exacte est donné à midi. Nous pouvons entendre, au début du trait prolongé il sera midi heure normale de l'Est. Piiiiiiiiiiiiip.



Time ball à la Citadelle à sa place définitive.
Carte éditée par John E Walsh Québec,



Vue ouest de l'observatoire, la prison est sur la gauche de la carte. Carte photo de photographe et d'éditeur inconnus. Vers 1930.

En plus de son travail à l'observatoire, M. Smith donnait le cours d'astronomie à l'Université Laval. Il agissait aussi comme secrétaire de la Corporation des arpenteurs-géomètres. En novembre 1930, la station perd son accréditation comme observatoire astronomique, mais conserve celle de station météorologique. M. Arthur Smith prend sa retraite après 40 ans de loyaux services, avec une assiduité exemplaire, présent à tous les jours pendant toutes ces années. Cette date coïncide avec l'arrivée du nouveau directeur M. Maurice Royer, ingénieur civil. Enfin, en mars 1936, c'est la fin. À la suite de quelques avaries et de l'état de vétusté des bâtiments, l'observatoire astronomique est rasé à l'été 1936. Le télescope, la lunette méridionale et une horloge astronomique sont cédés au Collège des Jésuites pour la somme d'un dollar. La station météorologique est alors déménagée dans un bâtiment du ministère des Transports au coin des avenues Laurier et Taché, puis en 1953 à l'Aéroport de Québec.

En 1942, un télescope est installé sur la tour Martello no 1 par des astronomes amateurs dans le but d'attirer le public et des touristes, qui moyennant une somme d'argent, pouvaient regarder les astres et des phénomènes cosmologiques. Certains laissaient croire à des observations officielles, mais comme il n'en était rien, des contestations venant des milieux scientifiques en ont obligé la fermeture.



Cette carte postale montre un observatoire sur la tour Martello # 1 et n'a rien à voir avec notre sujet. C'est un astronome amateur qui s'y est installé. Photographe inconnu, Jocelyn Paquet éditeur 1957.

Aujourd'hui, l'heure exacte nous est donnée par nos téléphones multifonctions et les GPS nous localisent en temps réel partout sur le globe. Mais à cette époque, pour

plusieurs personnes et surtout pour les marins, il était impératif de connaître l'heure précise, car quelques secondes d'écart pouvaient faire dévier les navires sur une grande distance. C'est l'observatoire astronomique de Québec qui a assuré la précision des appareils de navigation de tous les navires sillonnant le fleuve aux environs de Québec, et ce, durant près de 80 ans.

Bibliographie manuscrite :

ROBIDOUX, LÉON-A. *Les cageux*, Les éditions de l'Aurore. Montréal. 1974. 96 p.

SMITH-ROY, PAULETTE. *L'observatoire astronomique de Québec histoire et réminiscences 1850-1936*. Commission des champs bataille nationaux. Québec. 1983. 69 p.

Bibliographie Internet :

<https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/histoire/1756-1867.aspx>

http://www.waymarking.com/waymarks/WMH10C_Time_Ball_La_Citadelle_de_Qubec_Qc_Canada

https://www.nrc-cnrc.gc.ca/fra/services/heure/ondes_courtes.html

Claude Fortin : *Cartophile (collectionneur de cartes postales) et membre du Club des cartophiles québécois*

100 bougies pour les trois phares au nord de l'île d'Anticosti

(Par : Jean Cloutier)

L'île d'Anticosti est la plus grande île du Saint-Laurent avec ses 222 kilomètres (135 miles) de long par 48 kilomètres (30 miles) dans sa partie la plus large allant en diminuant vers ses extrémités. Elle est même plus grande que la province canadienne de l'Île-du-Prince-Édouard.

L'arrivée de la navigation à vapeur au 19^e siècle a permis aux navires de passer du côté nord de cette île qui se trouve au beau milieu du golfe du Saint-Laurent. Le passage du côté nord, appelé le détroit de Jacques-Cartier était une route plus courte entre Québec et le détroit de Belle-Isle avant d'entreprendre la traversée vers l'Europe. L'autre option qui s'offrait aux navigateurs était de passer au sud d'Anticosti appelé le détroit d'Honguedo et d'aller contourner le cap Race au sud de Terre-Neuve. Cette route, moins incommodée par les icebergs, mais plus souvent dans la brume, était 160 milles nautiques (296 km) plus longue que la précédente sur un trajet Québec-Liverpool.

Pour assister le trafic maritime qui était en augmentation dans le détroit de Jacques-Cartier, malgré que nous étions en pleine guerre de 1914-1918, le ministère de la Marine et des Pêcheries entreprit la construction de trois phares sur la rive nord d'Anticosti. Les travaux débutèrent en 1917 pour l'érection des phares de Cap-de-Rabast, Pointe Carleton et Cap-de-la-Table.

Le début de ce siècle correspondait à l'utilisation du béton armé dans les nouvelles constructions de phares. Les phares de Cap-Madeleine, Petit-Métis, Matane et Pointe-

au-Père pour ne nommer que ceux-ci avaient déjà été remplacés par de nouvelles structures en béton. Par conséquent, les trois nouvelles tours partageaient le même modèle architectural, soit une forme octogonale en béton armé, tronconique, ayant une base d'un diamètre plus grand que le diamètre au sommet sous la lanterne. Les structures peintes en blanc se terminaient par une corniche arrondie en béton qui supportait une lanterne octogonale peinte en rouge.

Le phare de Cap-de-Rabast, aussi appelé Pointe-Nord, est pratiquement au niveau de la mer et c'est pourquoi il a été construit plus haut que les deux autres phares. Ce phare de 23 mètres (72 pieds) de haut surplombait la maison double pour loger le gardien et son assistant. La maison fut démolie en 1960 pour être remplacée par les deux mêmes bungalows que nous retrouvons sur presque toutes les stations de phares. Le dernier gardien qui a laissé sa place à l'automatisation en 1980 fut M. Roger Poulin.



La construction du phare du Cap-de-Rabast en 1918 et le phare de béton terminé en 1919. Photos :ANC



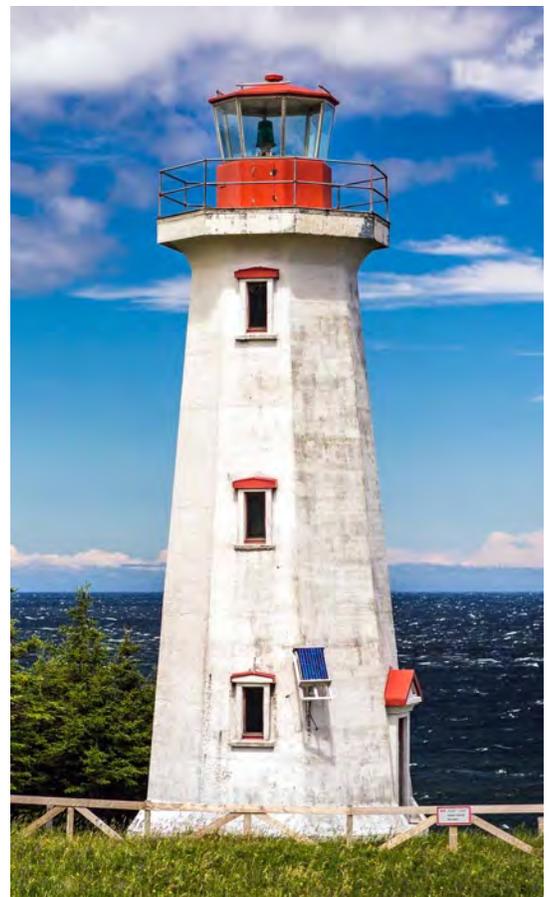
Phare du Cap-de-Rabast, aujourd'hui. Photo : Patrick Matte

Le phare de Pointe-Carleton est situé entre les deux autres phares, soit approximativement au milieu de l'Île. Étant située sur un promontoire, la structure ne mesure que 12,2 mètres (40 pieds) de hauteur, mais son faisceau lumineux culmine à 38,4 mètres (126 pieds) du niveau de la mer. Ici aussi, une maison double et un hangar pour le criard de brume furent construits en 1918. M. Bertrand Carré a été le dernier gardien en quittant en 1970.

Construction du phare de Pointe-Carleton en 1918, ANC



Le phare de Pointe-Carleton aujourd'hui.
Photo : Patrick Matte



La Pointe-Est d'Anticosti jusqu'à la Baie-du-Renard (Fox Bay) a été le site funeste de plusieurs échouements dont les vapeurs *VANDALONA* (1878), *BROOKLYN* (1885) et *MELBO* (1897) précédant l'établissement du phare de Cap-de-la-Table quelques kilomètres plus à l'ouest. Ce phare avait également 12,2 mètres (40 pieds) de hauteur projetant ses éclats lumineux à 34 mètres (112 pieds) du niveau de la mer. Le site était lui aussi pourvu d'une maison double et d'un bâtiment pour le criard de brume.



Le phare de Cap-de-la-Table avec sa maison à deux logements. ANC

En 1960, cette vague de reconstruction de maisons de gardien sur toutes les stations de phare a aussi frappé ce lieu isolé. Le logement des gardiens qui avait plus de 40 ans fut démolé et remplacé par deux bungalows qui furent démolis à leur tour en 2011. Le dernier gardien, Albert Beck, a quitté en 1970.

Le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année 1920 nous dit :

The three lights and fog alarm stations on the North shore of Anticosti Island; Cap de Rabast, Carleton Point and Table Head, built during the war, are now in permanent operation, with the result that with their aid, many vessels now pass on the North side of the island, shortening the distance between Quebec and the strait of Belle-Isle, inward or outward.

Allumés en 1919, ces trois phares anticostiens célèbrent cette année leur premier centenaire.



Le site du phare de Cap-de-la-Table aujourd'hui. Photo : Patrick Matte

MAINTENIR LA LUMIÈRE... ET AUTRES TÂCHES CONNEXES

(Par : Jocelyn Lindsay)

Avec raison, on a toujours associé le travail de gardien de phare à quelques tâches essentielles : allumer et éteindre la lumière, démarrer et interrompre le signal de brume, entretenir les bâtiments et les terrains nécessaires pour ces fonctions, faire ce qu'il faut pour se chauffer et se nourrir. En prenant pour exemple le cas du phare de l'île Verte, nous présenterons quelques tâches connexes non identifiées au rôle central du gardien, prises au hasard des années et dans un parfait désordre. On peut supposer que des situations fort semblables se sont produites dans de nombreux autres phares. Voici donc 25 exemples de tâches connexes, bien documentés et puisés dans mon abondante documentation familiale.

1 - Appuyer les insulaires dans leurs demandes

Le gardien de phare se devait de faire le lien entre le ministère des Transports et les insulaires, car plusieurs de ceux-ci voulaient devenir navigateurs. Cela arriva souvent pour des hommes qui avaient été assistants et qui demandaient une lettre de recommandation. En voici un exemple ; cette lettre a été écrite en février 1961 : « Il me fait plaisir de recommander monsieur A.M. à la position de garçon de table sur les bateaux du gouvernement pour laquelle il fait application. A.M. est un garçon sobre et

honnête appartenant à une famille nombreuse. J'ose espérer que vous donnerez à son cas toute l'attention possible ».

2 - Agir comme homme de confiance

Le 5 septembre 1936, la compagnie Price Brothers écrivit au gardien que beaucoup de bois de pulpe s'était perdu sur le fleuve et on savait qu'une certaine quantité avait été récupérée à l'île Verte. On demandait au gardien de vérifier si tel était le cas et quelle était la quantité. On dit aussi au gardien d'informer les insulaires du prix que la compagnie était prête à payer pour le sauvetage et le transport sur le quai. Le gardien répondit le 10 septembre que 30 propriétaires avaient chacun entre 1 et 5 cordes, pour un total de 70 à 75 cordes de bois de pulpe. La même situation se produisit l'année suivante.

3 - Recrutement et gérance de l'assistant

Voici un extrait tiré des *Règlements et Instructions pour la gouverne Gardiens de Phare* de 1904 : "Il sera fourni à chaque gardien de phare ou aide-gardien un exemplaire des présents *Règlements et Instructions*---Dans le cas où un aide est incapable de lire, il sera du devoir du gardien de lui lire les règlements une fois par mois, ou plus souvent si l'aide le désire" (Cet article est le no 104 de ce manuel). On peut espérer que l'assistant avait une bonne mémoire !

4 - Sauver une bouée à la dérive

L'agent Kaine écrivit au gardien le 23 janvier 1939 : « Nous passons ce jour pour paiement votre compte au montant de 8.00 \$ couvrant les déboursés que vous avez dû faire relativement au sauvetage de la bouée cylindrique no 47 (no de station 53-B). – Vous voudrez bien garder cette bouée en lieu sûr au phare, jusqu'à ce que l'un de nos vaisseaux en prenne livraison dans le cours de la prochaine saison de navigation ».



Sauvetage par le gardien du phare de l'île Verte, d'une bouée de navigation dans la glace en canot ouvert.

Coll: Jocelyn Lindsay

5 - Surveillance du feu de la station de l'île Rouge

À la suite d'une plainte du capitaine du SS Gaspesia à l'effet qu'il n'avait pas vu la lumière de l'île Rouge le soir du 18 janvier 1944, l'agent Kaine écrivit au gardien de l'île Verte : « La lumière à gaz qui fonctionne en hiver au phare Red Islet est-elle visible de chez vous ? » - « À l'avenir, si vous constatez qu'elle s'éteint, veuillez s.v.p. m'en faire rapport ». Le gardien répondit le 28 janvier que normalement cette lumière est visible de l'île Verte par temps clair, mais qu'elle ne l'est pas si les vitres sont enneigées ou gelées. Il ajouta qu'il ne l'avait pas vu la veille au soir par temps clair, ce qui l'amène à croire qu'elle ne fonctionne pas.

6 - Superviser des opérations de construction

En janvier 1953, l'amer situé à l'île Verte, plus souvent nommé le Blanc, tomba lors d'une tempête mémorable. Le Ministère demanda de procéder à la reconstruction le plus vite possible. Le gardien 1) présenta un plan visuel pour la reconstruction ; 2) se préoccupa de trouver un endroit pour se procurer le bois, dont il fit le calcul de la dimension et de la quantité nécessaires ; il organisa le transport du matériel, engagea le personnel nécessaire pour la reconstruction et assumait la supervision de la réalisation du projet. Au total, le tout coûta à l'époque moins de 150 \$ au Ministère.

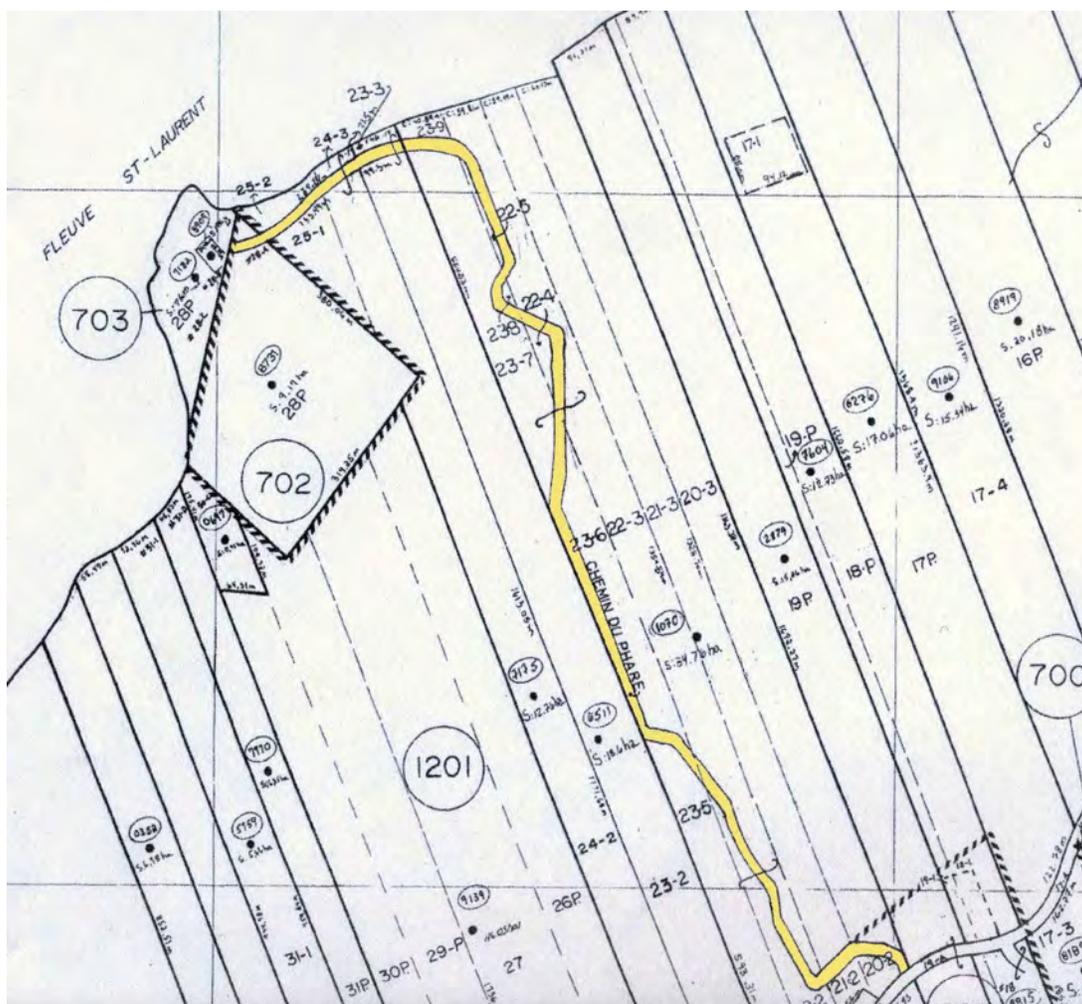
7 - La comptabilité quotidienne, annuelle et occasionnelle

Il est peu connu combien la reddition de comptes était une tâche importante dans la surveillance des phares. Chaque jour, il fallait écrire l'heure où la lumière avait été allumée, où elle avait été éteinte, et la durée d'utilisation. En plus, quelle quantité de pétrole avait été consommée et quel autre produit avait dû être utilisé ? Une opération semblable était prévue pour l'utilisation du signal de brume : À quelle heure a commencé le brouillard ? À quelle heure a-t-il cessé ? À quelle heure a commencé et cessé l'émission des sons, et pour quelle durée ? À la fin de chaque saison, la formule *État des fournitures* devait être complétée (c'était sur une base trimestrielle avant 1939). Ce document servait aussi comme réquisition pour l'année suivante. Le gardien devait aussi fournir annuellement, avec une répartition mensuelle, les heures de fonctionnement du criard de brume et la quantité de pétrole consommée. D'autres demandes occasionnelles pouvaient aussi arriver. Le gardien ayant fait en septembre 1939 une demande de peinture jugée excédentaire, il fut invité à compléter un petit questionnaire : 1) identifier chaque bâtisse à peindre ; 2) quelles surfaces sont à peindre ? 3) en quelle année fut donnée la dernière peinture ? 4) pour chaque surface, identifier le nombre de pieds carrés à peindre et s'il faut une ou deux couches. En une autre occasion, le 20 novembre 1941, l'agent Kaine demanda les dates et le nombre de fois que le gardien avait utilisé sa chaloupe dans les trois années précédentes.

8 - Construire une route

En 1900, on utilisait de plus en plus la route actuelle entre le phare et le sud de l'île, au détriment de la route dite du portage de plus en plus délaissée, probablement en lien

avec le développement de services plus à l'est de l'île. Le gardien demanda s'il était possible de bénéficier d'un montant d'argent pour améliorer cette route et particulièrement ses côtes. La réponse, datée du 12 mars 1900, vint du bureau d'Ottawa : « Je regrette qu'il soit impossible d'autoriser une dépense d'argent pour un chemin qui traverserait l'île, car la route en question n'est pas requise en lien aux obligations du Département envers la station, toutes les fournitures étant livrées au phare par mer, et les visites par le Département se faisant par bateau ». Des années plus tard, le gardien fut donc heureux de charger des frais pour amener avec son Jeep l'agent du Ministère qui devait aller inspecter les deux lumières de quai au sud de l'île.



La route du phare reliant la station au chemin principal. Coll. J. Cloutier

9 - Vérifier la qualité des produits

En janvier 1940, l'agent du ministère des Transports demanda au gardien de répondre à un questionnaire sur la qualité de la peinture reçue, à partir de cinq questions : A-t-elle craquelé ? A-t-elle boursoufflé ? A-t-elle écaillé ? A-t-elle changé de couleur ? A-t-elle

perdu son lustre ? Dans sa réponse, le gardien se permit deux commentaires supplémentaires : « La peinture rouge couvre moins de surface que la précédente ; aussi elle ne sèche ni trop vite ni trop lentement ! » Cette autre demande du 6 juin 1910 est plus curieuse. L'agent Béland écrit : « À l'égard du savon qui a été expédié pour votre phare, nous devons vous demander si vous avez pesé le savon. Vous aurez la bonté de nous dire aussi le nombre de morceaux de ce savon que vous avez reçus ».

10 - Vérifier l'état du fleuve et dire quand il sera possible de poser les bouées

Le capitaine Gaudreau écrit au gardien en mars, pendant les années 1930 et 1940, en fonction de l'ouverture de la saison de navigation : « Auriez-vous la bonté de nous écrire quelques jours avant le départ des glaces et nous dire vers quelle date il nous serait possible de commencer à poser les bouées dans votre voisinage ? Par glaces, nous entendons celles qui seraient susceptibles de charrier les bouées ».

11 - Exécuter ou faire exécuter des tâches

En août 1959, le gardien écrit pour demander un montant pour couvrir les travaux concernant la peinture extérieure du phare et des réparations mineures, argumentant qu'il était mieux que ce travail soit fait par des personnes qui « s'y connaissent ». La demande fut refusée, à l'effet que « toutes les stations où il y a plus qu'un gardien, le peinturage des maisons ainsi que des tours fait partie des devoirs réguliers du personnel ». En fait, la directive 68 des *Règlements* de 1904 s'appliquait encore « Les gardiens doivent faire tout le peinturage nécessaire à leurs stations, comme partie de leurs devoirs réguliers, mais là où la hauteur des tours nécessite l'emploi d'échafaudages suspendus, on pourra avoir de l'aide du dehors pour mouvoir l'échafaudage seulement, mais il faudra une autorisation pour obtenir cette aide ». En 1929, le secrétaire de la Fraternité des gardiens de phare, fort conscient des dangers relatifs à de tels travaux, répondit sèchement à l'agent Kaine dans une lettre datée du 27 mars : « Je tiens à vous aviser que si un gardien et son assistant étaient impliqués dans un accident en faisant de telles réparations, j'en tiendrais comme responsable le Département de la Marine, soyez-en certain ».



Échafaudages au phares de l'île Verte pour la peinture de la tour. Coll: Jocelyn Lindsay

12 - Quels sont les droits des gardiens sur les bâtisses et biens du gouvernement ?

Le 25 janvier 1893, le député ministre de la Marine et des Pêcheries, William Smith, envoya une circulaire aux gardiens de phare : « Des situations se sont produites où des gardiens quittant leur emploi ont demandé d'être payés pour des améliorations qu'ils avaient faites aux bâtiments du phare. Le Département les avertit par la présente qu'ils ne peuvent exercer aucun droit de propriété sur des bâtisses qu'ils ont construites sur les terres du gouvernement et, s'ils cessent d'être les gardiens du phare, le Département ne permet pas d'enlever de tels bâtiments ; il ne compensera pas ceux qui ont construit ces bâtiments, à moins qu'ils soient requis pour une utilisation par le gouvernement. Des situations semblables se sont produites à l'île Verte en 1927 et en 1946, quand le gouvernement a réquisitionné pour un autre phare le bateau auquel le gardien avait apporté des améliorations, comme mettre à ses frais un moteur plus performant.

13 - Prendre les messages

Dans une lettre du 5 avril 1940, le gardien écrivit : « Je dois vous dire que j'ai reçu l'avis au sujet des instructions qui seront radiodiffusées par les postes de radio C.B.A, C.B.V. et C.J.B.R. en rapport avec la guerre ». Le 7 août 1942, l'agent Kaine rappela : « Pour une dernière fois, nous devons vous rappeler que vous êtes tenus d'écouter aux heures suivantes : 1 h 30, 5 h 30, 9 h 30, 13 h 30, 17 h 30 et 21 h 30, à l'heure normale de l'Est. » On pouvait ainsi demander par des messages codés d'éteindre le phare, de ne pas utiliser le signal de brume ou de revenir à la pratique normale.

14 - Transmission de l'état de la température

À compter de la fin d'août 1943 et les années suivantes, le gardien avait à transmettre la température à un bureau de Mont-Joli quatre fois par jour. Cela devait se faire par langage codé. Ainsi : OXO, TABLE 7, CHEVROLET 14, TAXI 8, COLA 3, CHIPSO 6, LUX 4, FORD 6 voulait dire : code pour la température, visibilité de 3 à 5 milles, averse, temps couvert, ciel grisâtre, nuages hauts de 1 000 à 2 000 pieds, vent d'est, vitesse modérée. De quoi inquiéter les insulaires à l'écoute sur la ligne téléphonique partagée...

15 - Service de guet aérien

Également à compter de 1943, le gardien fut nommé veilleur officiel dans le Service du guet aérien. Sous son nom de code (ici ROMEO 265), le gardien devait donner les informations suivantes : où l'avion avait été vu, le nombre d'avions, si les avions avaient été vus ou entendus, l'heure exacte, la direction du vol, l'altitude et le type d'avion. Un service comparable fut offert de 1951 à 1960 par le Corps d'observateurs terrestres de l'Aviation royale canadienne, avec des exigences semblables. À quelques reprises, le gardien informa les autorités qu'il ne pouvait répondre à cette demande, étant donné le très mauvais état de la ligne téléphonique. Néanmoins, lorsque le service fut

discontinu  en juin 1960, il reçut un certificat bien coloré et estampillé de la *Royal Canadian Air Force* « en reconnaissance des services précieux rendus en qualité de membre du Corps d'observateurs terrestres de l'Aviation royale du Canada ».



Certificat du phare de l' le Verte pour le guet aérien. Coll: Jocelyn Lindsay

16 - Exécuter des travaux exigés par le Ministère à l'extérieur de la station

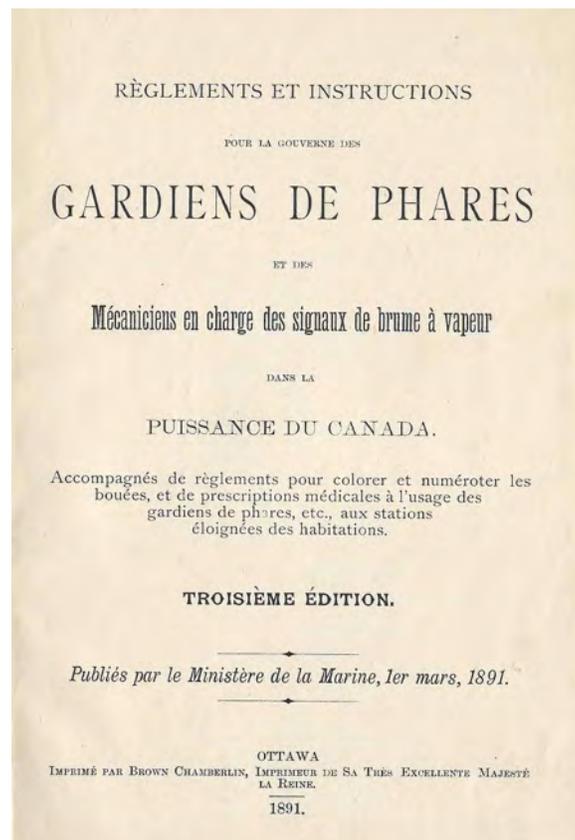
En octobre 1953, le gardien répond à l'agent Gaudreau : « Je vous envoie aussi le compte en rapport avec les mesures que j'ai prises le 7 octobre courant pour trouver la hauteur de la Croix au sud-ouest de l' le Verte au-dessus du niveau de la mer. Pour faire ce travail, j'avais besoin d'un assistant et j'ai demandé à monsieur Dan Fraser que vous connaissez et qui a fait ce genre de travail très souvent quand il était à bord de l'*Acadia*. Je lui ai payé trois heures à 1 \$ l'heure ».

17 - Une présence assidue au phare

Dans les devoirs généraux des gardiens de phare, la présence assidue au phare est une règle fondamentale, comme le dit l'item 82 des *R glementes et Instructions pour la gouverne des gardiens de phare* de 1891 : « Un gardien ne doit pour aucune raison s'absenter sans permission par écrit du Ministère, sauf pour toucher ses appointements ou assister à l' glise, ce qui peut se faire sans congé spécial ; mais il doit dans chaque cas mettre un remplaçant capable à sa place ».

18 - Une bonne recette pour la peinture

Probablement dans le contexte du début de la guerre, il semble qu'on avait décidé de rationner l'utilisation de la peinture. Comme le gardien avait demandé de la peinture pour l'année à venir, l'agent Kaine lui répondit le 12 décembre 1939 : « Quand au peinturage que vous avez l'intention de compléter en 1940, nous devons vous dire de ne plus faire aucun peinturage des intérieurs. Pour ce qui concerne les extérieurs et toits, vous pourrez demander 10 gallons de rouge à toit. Cette peinture mélangée avec du pétrole donne un très bon résultat sur toits et surfaces extérieures. On ajoute jusqu'à trois gallons de pétrole à un gallon de rouge à toit—Le pétrole de rebut, fonds de réservoirs, etc. est bon pour mélanger ».



Règlements de 1891. Coll: Jocelyn Lindsay

19 - Faire de la médiation entre les insulaires et le Ministère

À la suite d'un appel de détresse du gardien de l'île Rouge, le gardien de l'île Verte fait appel à un insulaire pour aller à l'île Rouge. Dans sa volonté de régler le problème, il s'est retrouvé « entre l'écorce et l'arbre », le Ministère demandant de renégocier avec l'insulaire le prix demandé pour des voyages à l'île Rouge et questionnant la pertinence d'un voyage, car selon l'agent Kaine : « Dans le passé le Ministère a payé 5.00 \$ par voyage en été et 10.00 \$ par les mauvais temps d'automne ». Dans sa lettre du 23 avril 1945, le gardien dut s'expliquer : « En réponse à vos deux lettres du 17 et 18 avril au sujet des trois voyages de monsieur N.F. de l'île Verte à l'île Rouge, je dois vous dire que le bateau de monsieur N.F. était le seul en service à cette saison de l'année. Voici les détails de ces trois voyages. Après avoir vu le signal de détresse le soir du 8 avril, j'ai demandé à monsieur N.F. de bien vouloir aller à l'île Rouge aussitôt qu'il le pourrait. Il est parti le soir même vers 9 heures pensant pouvoir atteindre l'île Rouge au cours de la nuit, mais il fut obligé d'attendre au matin du 9 avril au bout de l'île avant de pouvoir se mettre en traverse. Le voyage s'est fait par un temps brumeux, de mauvaise apparence et de vent d'est. Il fut de retour à midi le 9 avril. Le voyage avait donc duré 15 heures. Je crois que son compte de 20 \$ est raisonnable. Pour ce qui concerne les deux autres voyages du 11 et du 16 avril, ils ont été faits par un temps plus beau, environ 6 heures chacun. Je me suis entendu avec monsieur N.F. au prix de 10 \$ pour chacun de ces voyages, ce que je crois raisonnable. Le 11 avril, j'ai fait livrer les accessoires de lampe à vapeur que j'avais reçus. Le 16 avril, il y avait 3 nuits que le

phare de l'île Rouge éclairait avec la lampe de rechange et j'avais la certitude que quelque chose ne fonctionnait pas normalement. J'ai envoyé mon assistant avec instruction de faire tout en son possible pour remettre le phare en bon état d'opération, ce qu'il a fait et tout semble bien aller jusqu'à date ».

20 - Communiquer les incidents au Ministère

En voici un exemple. Le 9 mai 1946, le gardien téléphona à l'agent Kaine et lui donna le message suivant : « La goélette *Saint-Laurent Trader* du capitaine Robert Jourdain est en dérive au large de l'île aux Basques à cause d'une panne de moteur. Il est passé ici à 3 heures de l'après-midi. Si vous pouvez communiquer avec son frère le capitaine Edgar Jourdain du *Sept-Isles Trader*, qui doit partir de Québec ce soir, pour lui dire que son frère lui fait demander de tâcher de lui venir en aide et qu'il devrait le rejoindre entre Trois-Pistoles et Rimouski ».

21 - Soigner les relations avec les politiciens

De petites attentions envers les personnes en situation de pouvoir, particulièrement les politiciens, peuvent parfois être utiles. Ainsi, dans une lettre du 14 novembre 1907, le député Gauvreau écrivit au gardien : « Tu es trop bon de penser ainsi à nous. Ma femme surtout est enchantée pour la réception du bon gros hareng. Merci mille fois. » Et le 16 novembre 1908 : « Quand j'ai reçu la belle sardine, je me suis dit : ça sent l'île. Je ne me suis pas trompé. Seulement c'est bien trop ». Mais quand on regarde la correspondance du député Gauvreau au début du siècle dernier, on constate qu'il fut un constant défenseur des gardiens de phare. C'est du caviar qu'il aurait mérité !!!

22 - Et celles avec les officiers du Département...

Le 8 décembre 1909, l'agent du bureau de Québec O'Farrell écrivit au gardien que son épouse participait à un concours d'abonnements pour le journal *La Patrie*. Il espère donc la souscription d'un abonnement annuel et le montant d'argent conséquent. « Cela prouvera combien vous êtes galant en appuyant la candidature de mon épouse, tout en aidant un bon vieil ami ». Il remerciera quelques semaines plus tard : « Mon épouse se joint à moi pour vous remercier de votre abonnement à *La Patrie* en sa faveur et nous vous prions de remercier monsieur Michaud qui s'est aussi abonné ».

23 - Prêter une assistance spéciale aux naufragés

Outre de prêter assistance aux navires en détresse, l'assistance aux naufragés faisait partie des devoirs normaux. Deux exemples : en 1831, le gardien organisa l'hébergement de 300 naufragés du brick *Acadia* et les archives de la Trinity House témoignent que quelques passagers influents intercédèrent auprès du gouvernement pour que soit compensée au gardien la nourriture fournie, dont sa récolte d'un champ de pommes de terre. À compter du 18 juillet 1942, les sept membres de l'équipage du schooner *Ellen and Mary* résidèrent au phare pendant trois semaines, participant aux opérations de sauvetage du navire et de sa cargaison.



Équipage de la goélette Ellen & Mary échouée près du phare de l'Île Verte. Coll: Jocelyn Lindsay

24 - Compter les oiseaux

En 1885, l'American Ornithologists' Union, ayant son siège social à New York, avait pris une entente avec le Département de la Marine pour que les gardiens de phare deviennent des observateurs de la migration des oiseaux. Aux deux moments de migration, on demandait d'observer deux choses : 1) inventorier les oiseaux migrateurs que l'on pouvait observer de la station : la quantité, à partir de quelle date, jusqu'à quand, la direction prise, l'arrêt près du phare pour se nourrir ; 2) identifier les oiseaux qui se frappaient contre la lumière : la date, le nom de l'oiseau, l'heure de l'accident, la direction du vent, le type de température. Dans le cas où le gardien ne connaissait pas la sorte d'oiseau, il était prié d'envoyer la tête et les ailes au bureau de cette association ! On suppose que ça passait bien aux douanes...

25 - Accueillir les visiteurs

Les *Règlements et Instructions* (1891) affirment que « Les gardiens doivent traiter les étrangers avec courtoisie et leur faire visiter l'établissement à des heures qui ne gêneront pas le fidèle accomplissement des devoirs de leur charge ». Ceci pouvait s'appliquer à des individus et à des groupes. Un bon exemple est le suivant : la *Western University* donnait des cours d'été à Trois-Pistoles et une activité fut, pendant de nombreuses années, d'amener au phare une quarantaine d'étudiants, le gardien participant à l'organisation du voyage. Avec habileté, ce dernier y trouva toutefois son profit, à une époque où le poste de gardien de phare était bien convoité. Aussi, dans sa lettre du 3 août 1937, adressée au directeur des services de la Marine, le directeur Jenkins de l'école d'été inclut les commentaires suivants : « Nous avons remarqué comment l'ensemble du site était bien entretenu » - « Le gardien fut un hôte modèle,

appuyé par son épouse » - « Je remercie le gardien pour ses efforts à notre égard et vous devez être félicité d'avoir une telle personne au service de votre Département ».

Conclusion

Ce texte montre bien qu'un gardien se devait d'être un *Jack of all trades* et être animé d'un esprit de débrouillardise, pour en arriver à répondre aux exigences de la fonction et pour donner satisfaction aux demandes des autorités.

Exposition Tout feu, tout phare ! à Pointe-au-Père

Cette exposition a d'abord été présentée en 2015-2016 au Musée maritime du Québec à L'Islet-sur-Mer, puis en 2017 au Musée régional de la Côte-Nord à Sept-Îles. Parcs Canada est heureux de lui permettre de poursuivre son voyage dans la maison du gardien de phare de Pointe-au-Père pour une deuxième année.

Les visiteurs pourront découvrir cet été l'exposition ***Tout feu, tout phare !***, présentée par Hydro-Québec et réalisée en collaboration avec le Musée maritime du Québec, la Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent, Les amis du Port-Joli et le photographe Patrick Matte (alias « le chasseur de phares »).



L'exposition Tout feu, tout phare à Pointe-au-Père. Photo : J. Cloutier

L'exposition ***Tout feu, tout phare !*** propose un passionnant voyage dans le paysage maritime du Québec. En explorant l'histoire des phares du Québec, elle met en valeur les images captées par Patrick Matte, photographe talentueux qui collabore depuis de nombreuses années avec la Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent. ***Tout feu, tout phare !*** permet aussi de découvrir d'authentiques lentilles de phare et de superbes maquettes de nombreux phares du Saint-Laurent.

L'exposition : « *Ces bateaux qui n'allaient nulle part* »

Vous n'aviez pas eu la chance d'aller visiter cette superbe exposition au Musée maritime du Québec ? Alors vous êtes très chanceux, car à la demande générale, cette exposition sur les bateaux-phares du Saint-Laurent a été reconduite pour une autre année. Vous avez donc jusqu'au premier avril 2020 pour passer voir cette exposition et les autres au Musée maritime du Québec, situé sur la route des Navigateurs dans le magnifique village de L'Islet.

Largement inspiré de la publication *Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec 1830 - 1963* de Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest parue aux éditions du Septentrion, l'exposition ***Ces bateaux***



qui n'allaient nulle part permettra de découvrir et de comprendre cette vie unique à bord de ces navires à la vocation toute spéciale : signaler la présence invisible du danger. Au cours des années, 20 navires changeant de nom à 34 reprises ont signalé la présence invisible du danger. Pendant 133 ans, par tous les temps, des hommes courageux ont consacré leur vie, dans des conditions difficiles, pour protéger celle des marins.

Plusieurs artefacts provenant principalement d'anciens marins de bateaux-phares et de la collection du Musée maritime du Québec seront mis en scène. Parmi ces objets dévoilés au grand public pour la première fois, il y aura le journal de bord du capitaine Alfred Couillard, une roue à gouverner qui constitue le dernier vestige d'un bateau-phare, des photographies et six maquettes de modèle de bateaux pour la plupart fabriquées par temps libre à bord d'un *lightship*.

Bienvenue à bord ! mmq.qc.ca 55, chemin des Pionniers E, L'Islet

LE RENDEZ-VOUS DE LA CULTURE MARITIME 2019

À la confluence des marins !

14-15-16 juin 2019



Lieu : Hôtel Tadoussac

« À la confluence des marins » fait référence à la zone de confluence de l'embouchure du Saguenay où il y a la « rencontre » des eaux... l'eau du Saguenay, noire et très sombre et celle du fleuve Saint-Laurent, verte et très riche en phytoplanctons, mais plus claire. Parfois le courant de la marée montante est si fort que cette confluence remonte dans le fjord plus haut que la ligne des traversiers de Tadoussac-Baie-Ste-Catherine. Magnifique !

Aussi, dans cette zone, le brassage des eaux apporte bon nombre d'éléments nutritifs et au final c'est la rencontre de la faune marine qu'on y retrouve... krill, poissons, oiseaux et même les baleines. De bien belles rencontres, n'est-ce pas ? Tout au même endroit !

À la confluence des marins, un événement de partage et d'échanges avec vos pairs passionnés et les amateurs intéressés par cette culture maritime, mais qui s'y connaissent moins. Également, une rencontre avec des professionnels du milieu et les infrastructures maritimes de la région et les marins de cœur.

Il y aura un cocktail de bienvenue, un souper de style buffet, des conférences, des exposants et des visites réservées aux détenteurs de billets V.I.P. Le tout à saveur maritime de la région et du Québec. Tout est dans le but d'échanger, de réseauter, de discuter et de se rencontrer. Un billet V.I.P. vous donne accès à toute la programmation de cette fin de semaine incroyable. Présentement en PRÉVENTE ! Faites vite !

Une belle brochette de conférenciers hors pair, de vrais passionnés : Hubert Desgagnés, René Beauchamp, Barbara Pouliot (Histoires de marin), Les plongeurs d'épaves techniques du Québec, PETQ avec Sébastien Pelletier et Jean-Pierre Richard, Alain Franck, ethnologue en histoire maritime et conservateur au Musée

maritime du Québec, le capitaine J.E. Bernier, Jean-François Blais des 104 histoires de Nouvelle-France, Jean-Pierre Fillion de jpfilm (réalisateur et modéliste 3D) et Samuel Turgeon du Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent.

Je vous y attends en grand nombre !

Plus d'information ici :

<https://rendez-vous-de-la-culture-martime-2019.eventbrite.ca/>

OZÉNIPHARE DELISLE



La page Facebook de La route des phares

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.

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

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, veuillez les transmettre à : Jean Cloutier Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à l'adresse suivante :

corporation@routedesphares.qc.ca

Comité du Bulletin des Amis des phares :

Jean Cloutier, Marie-Christine Payette, Lise Cyr, Patrick Matte

Nous désirons remercier nos collaborateurs non gestionnaires de phares pour leurs articles : Patrick Matte, Jean Provencher, Lise Cyr, Claude Fortin et Jocelyn Lindsay