

LE    
**BULLETIN**  
DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 30

Printemps 2020



## **Ce mois-ci, dans le *Journal du gardien du phare*, nous avons :**

- En page couverture Page : 1
- Mot de la présidente Pages : 1, 2
- 40 ans pour le Site historique de la Pointe-au-Père Pages : 3, 4
- Le phare de l'Île-aux-Œufs : un patrimoine disparu Pages : 4 à 16
- Femmes et phares Pages : 16 à 19
- 5<sup>e</sup> édition de la Journée québécoise des phares Page : 20
- Jacques Landry 1934-2019 Page : 20
- Les gardiens de phare en temps de guerre Pages : 21 à 29
- Rétrospective journalistique Page : 29
  
- Un rendez-vous de la culture maritime reporté Pages : 30 à 32
- ERRATUM dans le *Bulletin* No 29 Page : 33
- Les phares du Saint-Laurent viennent à vous Pages : 33, 34
- La saison 2020 et le COVID-19 Pages : 34, 35
- OZÉNIPHARE DELISLE Page : 35
- La page Facebook de la Route des phares Page : 36
- Comité du *Bulletin des amis des phares* Page : 36

### **En page couverture**

Le phare de l'Île-aux-Œufs : un patrimoine maritime disparu comme plusieurs autres phares du Saint-Laurent. Photo : collection Nataly Brisson

### **Mot de la présidente**

Bonjour amis des phares du Québec,

D'abord, je tiens à vous dire que durant cette période de crise du coronavirus, je souhaite à tous que tout se passe bien et que cette crise soit derrière nous avant le début de la saison touristique pour chacun/chacune et que votre saison estivale soit un succès malgré tout.

Je tiens à vous rappeler que lors de notre 19<sup>e</sup> assemblée générale annuelle de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à Saint-Jean-Port-Joli, une modification des règlements de la Corporation a été adoptée pour l'ajout d'une autre catégorie de membre : membre individuel. Cette catégorie vise ceux qui ont à cœur la préservation et la mise en valeur des phares du Québec, en plus des gestionnaires et propriétaires de phares.

Les modalités pour la cotisation et la façon de procéder sont disponibles sur notre site web [www.routedesphares.qc.ca](http://www.routedesphares.qc.ca), sous l'onglet « Devenir membre ».

De plus, il a été voté et accepté par les membres présents que le nom usuel de la Corporation serait « **Les amis des phares du Québec** ». Cependant, au niveau légal et officiel, nous conservons le nom Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent.

Notre prochaine rencontre annuelle (AGA) est prévue pour le **2 octobre 2020** à Métis-sur-Mer, si tout va bien. Les membres auront plus de détails par courriel un peu plus tard. Si vous planifiez des activités spéciales pour la Journée québécoise des phares le 13 juillet prochain, envoyez par courriel les détails et un lien à Patrick Matte à [patrick@routedesphares.qc.ca](mailto:patrick@routedesphares.qc.ca) et il mettra le tout sur notre site web et notre page Facebook.

Nous avons d'autres projets pour l'année 2020 et continuerons de travailler avec les gestionnaires de phare et les amis des phares pour assurer la pérennité de nos phares et sauvegarder leurs artefacts. Nous désirons agrandir notre réseau pour mettre en commun nos expériences et nos façons de nous faire connaître au Québec et ailleurs.

Je vous souhaite une belle saison estivale, malgré la crise que nous traversons, tout va bien aller.

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





## 40 ans pour le Site historique maritime de la Pointe-au-Père !

(Par : Annemarie Bourassa)



L'année 2020 marque le 40<sup>e</sup> anniversaire de la création de notre organisme !

Que le temps a passé vite pour la petite équipe rassemblée, en 1980, autour d'une collection d'artéfacts exposée à l'Institut maritime du Québec! À l'époque, ces passionnés de l'histoire de l'*Empress of Ireland* ont présenté leur collection au public en voulant sonder l'intérêt de la population. Ils ont fondé le Musée de la mer qui deviendra le Site historique maritime de la Pointe-au-Père en 2005.

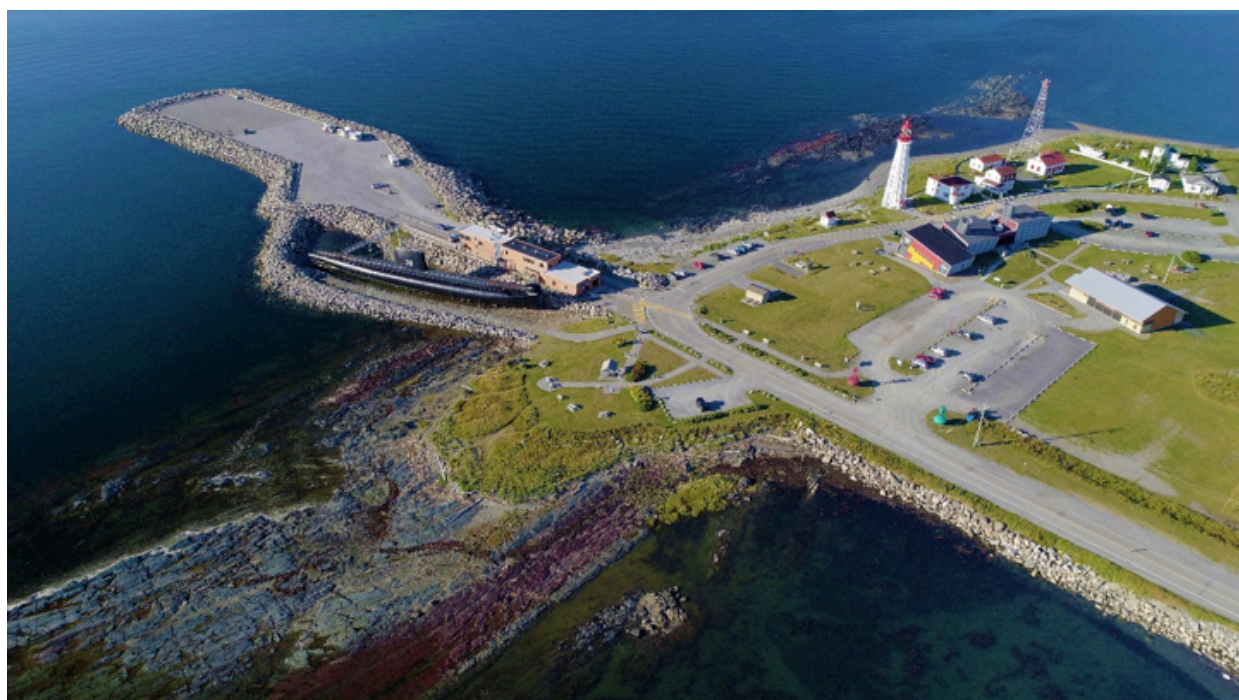
Comme cela a été un succès, l'équipe a dû se mettre à la recherche d'un lieu permanent afin d'y installer une exposition. Il y a ensuite eu le déménagement dans les bâtiments de la station de phare de Pointe-au-Père. En 1982, le Musée de la mer est devenu la première association sous forme de coopérative de Parcs Canada. À l'époque, le gardien de phare habitait encore la maison du gardien. Le Musée de la mer a donc été installé dans la maison de l'ingénieur tout à côté.





En 1988, le gardien partant à la retraite, notre organisme a déménagé ses bureaux dans sa maison. La collaboration avec Parcs Canada pour la mise en valeur de la station de phare de Pointe-au-Père s'est concrétisée en 1993 quand des travaux majeurs ont été faits sur les bâtiments afin de leur permettre de mieux accueillir des expositions et des visiteurs.

S'en sont suivi la construction du pavillon *Empress of Ireland* en 2000 et l'arrivée du sous-marin *Onondaga* en 2008. Ces attraits n'ont pas cessé de grandir et de se moderniser grâce aux soins d'une équipe saisonnière de 40 personnes et des visiteurs de plus en plus nombreux !

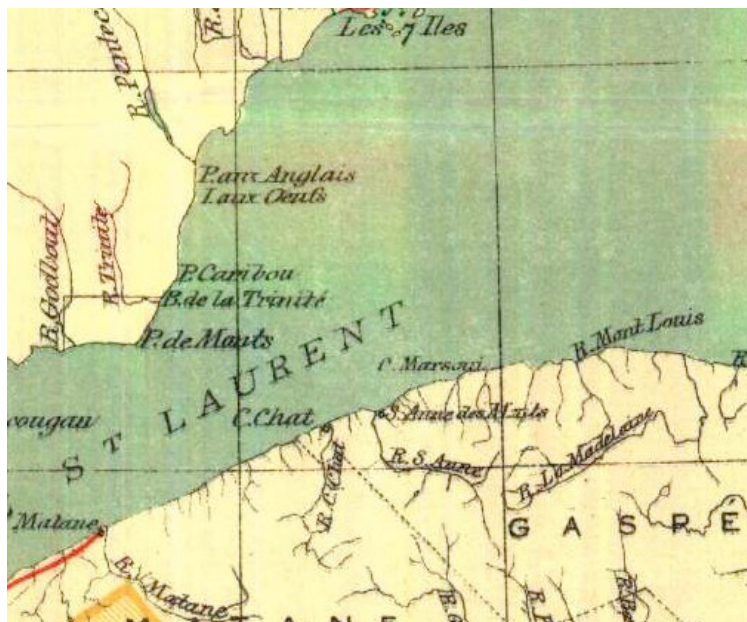


## **Le phare de l'Île-aux-Œufs : un patrimoine maritime disparu**

(Par : Roger Chouinard)

C'est mon père, Robert-Patrick Chouinard, qui a été le premier à me faire découvrir le patrimoine maritime disparu de cette petite île rocheuse du fleuve Saint-Laurent. Petit-fils du gardien de phare de l'Île-aux-Œufs, mon père m'a maintes fois raconté, les souvenirs de ses étés d'enfance passés sur l'île avec son grand-père Elzéar Chouinard et sa grand-mère Élise Fraser. La famille de mon arrière-grand-père Elzéar Chouinard a vécu pendant près de cinquante ans sur l'Île-aux-Œufs dans la maison-phare, construite en 1871, sur les hauts rochers de l'île, s'occupant inlassablement du phare et de sa lumière, précieuse sentinelle guidant les navires et les marins dans ce secteur

dangereux du fleuve Saint-Laurent. Située sur la Côte-Nord, entre Baie-Comeau et Sept-Îles, l'Île-aux-Œufs apparaît à environ 2 km de la rive du fleuve Saint-Laurent, le long de la route 138, non loin de Baie-Trinité, un peu après le village des Îlets-Caribou et juste avant d'atteindre le hameau de Pointe-aux-Anglais



Localisation de l'Île-aux-Œufs sur la Côte-Nord entre Baie-Trinité et Sept-Îles.

- **Le naufrage de Walker en 1711**

Le nom de Pointe-aux-Anglais évoque un des naufrages certainement les plus célèbres de l'histoire du Québec : le naufrage de la flotte de l'amiral Walker en 1711. Dirigée par l'amiral Hovenden Walker, l'immense flotte anglaise composée de plus de 50 navires avec un équipage de plus de 12 000 matelots et soldats, remontait le fleuve à la fin d'août 1711 pour aller conquérir Québec, siège névralgique de la colonie française en Amérique. Alors qu'un épais brouillard enveloppait tout le fleuve, une violente tempête éclata soudainement, soulevant une mer déchaînée avec des vents violents, qui poussèrent plusieurs des navires de Walker contre les dangereux récifs de l'Île-aux-Œufs. Une dizaine de navires de la flotte furent détruits et plus de 1 000 marins périrent lors de ce désastreux naufrage. L'amiral Walker et le reste de la flotte britannique furent alors forcés d'abandonner leur plan de conquête. Mon père m'a raconté qu'il trouvait souvent, en se promenant sur les rivages de l'Île-aux-Œufs, après de violentes tempêtes, des débris de navires et divers objets provenant de ce naufrage historique et des nombreux autres naufrages survenus dans les parages de l'île.

Tout le secteur du phare de l'Île-aux-Œufs est d'ailleurs inscrit à l'inventaire patrimonial des phares du *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*. Le patrimoine maritime de l'Île-aux-Œufs comprend plusieurs sites d'épaves de la flotte de Walker, lesquels sont constitués des vestiges de sept transporteurs de troupes britanniques et d'un navire de ravitaillement ayant fait naufrage en 1711 sur les récifs de l'Île-aux-Œufs. Il y aurait cinq sites d'épaves qui ont été découverts pour l'instant, composés de sections de coques



en bois, de canons et de nombreuses pièces de gréement, d'artillerie ainsi que plusieurs objets à usage domestique. L'ensemble des vestiges serait éparpillé entre 0 et 10 mètres de profondeur, entre le village de Pointe-aux-Anglais et de Port-Cartier, sur les battures de la Côte-Nord du fleuve Saint-Laurent.

- **De dangereux récifs, mais un havre sûr**

« L'îlot est en travers du cours du fleuve et il doit à cette direction l'avantage de fournir un excellent abri pour les vaisseaux. Quel que soit le vent qui souffle, les navigateurs y trouvent un havre sûr, soit d'un côté, soit de l'autre. Du côté est, il y a une batture tout le long de l'île. Mais à l'ouest, c'est une muraille coupée à pic où les flots viennent avec violence se briser. » Damase Potvin, Le Saint-Laurent et ses îles.

« L'Île-aux-Œufs étend sa longue carcasse granitique hérissée de quelques conifères, à deux milles environ, au large de la Pointe-aux-Anglais. » Réjean Beaudin et Marc Brisson, L'Île-aux-Œufs, un patrimoine maritime à découvrir, La revue d'histoire de la Côte-Nord, N. 8, mars 1988, pp. 30–31.

« L'île mesure environ un mille de long par quelques arpents de large et est située à un mille et quart de la terre ferme. On y retrouve une petite forêt, quelques petits prés, et le rivage est formé d'anses, de havres, et surtout de rochers abrupts : quelque chose comme l'île de Peter Pan ! Chaque petit coin ou recoin porte un nom bien particulier pour ses habitants : le petit havre, l'anse de la glacière, l'anse des morts, l'anse du câble, le bout d'en haut, la cave dehors... » L'Île-aux-Œufs. Entre la légende et la vérité..., Laval Chouinard, La revue d'histoire de la Côte-Nord, No 16, mai 1992, pp. 14–15.

Vue aérienne de l'Île-aux-Œufs avec la Côte-Nord et le hameau de Pointe-aux-Anglais en arrière-plan (Google).



Vue aérienne du côté nord de l'Île-aux-Œufs et des récifs environnants. Le phare est situé à l'extrémité sud de l'île.



- **La construction du premier phare en bois**

Entourée de récifs et de courants dangereux, l'Île-aux-Œufs a été depuis longtemps reconnue comme un secteur périlleux pour la navigation sur la Côte-Nord du fleuve Saint-Laurent. En 1871, à la suite de l'augmentation importante de la navigation et des naufrages survenus dans ces parages, le département de la Marine et des Pêcheries du Canada décide de construire un nouveau phare afin de protéger les navires et les marins dans ce secteur situé à la jonction du golfe et du fleuve Saint-Laurent.

Le phare de l'Île-aux-Œufs s'ajoute alors au premier phare en pierre érigé en 1829-1830 sur la Côte-Nord : le phare de Pointe-des-Monts. Ce phare occupe encore aujourd'hui un affleurement rocheux qui devient un îlot à marée haute sur la pointe qui s'avance le plus loin dans le fleuve, à proximité de Godbout et de Baie-Trinité. C'est le deuxième plus ancien phare à guider la navigation sur le fleuve après celui de l'Île Verte (1809).



Le phare et la maison-phare situées sur les plus hauts rochers de l'île avec le secteur du débarcadère en contrebas à droite.

À l'été 1871, le département de la Marine et des Pêcheries débute la construction du premier phare de l'Île-aux-Œufs et le 30 juin 1872, les travaux de construction du phare et de la maison du gardien sont finalement exécutés par l'entrepreneur J. B. Spence. Construit sur les plus hauts rochers de la pointe sud de l'île, à une distance d'environ 2 km du rivage, le phare de l'Île-aux-Œufs occupait une position stratégique sur le fleuve. Cette localisation sur l'île assurait que le phare et sa lumière présentent une visibilité maximale, de jour comme de nuit, afin de guider efficacement la navigation des navires et des marins loin des récifs dangereux qui parsèment les eaux du fleuve.

Construite en bois et de forme octogonale, la tour du phare était adossée à la maison du gardien, la maison-phare, également construite en bois. La tour mesurait une hauteur de 35 pieds (10,7 m) de la base jusqu'au sommet de la lanterne. La lumière du phare était donc localisée à une hauteur de 70 pieds (21,3 m) au-dessus du niveau de la mer, ce qui la rendait visible jusqu'à une distance d'environ 15 miles (24 km). La lumière du phare était ainsi visible de Baie-Trinité jusqu'à l'île du Grand Caoui sur les rives de la Côte-Nord.

Dès 1873, la tour du phare présente des problèmes d'instabilité lors de forts vents. Des câbles en métal sont installés pour stabiliser la tour, mais la situation ne s'améliore pas. Au printemps 1877, le phare est déclaré « non sécuritaire », car le mécanisme de rotation de la lumière ne fonctionne pas adéquatement en raison de l'instabilité de la tour. L'ingénieur du département de la Marine, William Barbour, propose qu'une nouvelle tour soit préfabriquée en urgence à Québec et qu'elle soit envoyée par bateau à l'automne de la même année.

La nouvelle tour en bois, bien solide et fort stable avec une hauteur de 50 pieds (15,24 m), est installée sur les fondations de la première tour. La lumière du phare atteint alors une hauteur de 85 pieds (25,9 m) au-dessus du niveau de la mer, en augmentant ainsi grandement la visibilité et l'efficacité. Peinte en blanc, la tour du phare comportait sur sa face sud une seule bande verticale rouge pour la reconnaissance de jour. La tour était couronnée d'une lanterne en fer et en verre de forme octogonale, d'une hauteur de 8 pieds (2,4 m) et d'un diamètre 10 pieds (3 m). La lanterne de la tour était aussi munie d'une balustrade en bois à sa périphérie.

- **La maison-phare et sa chapelle**

La maison-phare de l'Île-aux-Œufs assurait une habitation adéquate pour les besoins du gardien de phare et de sa famille. En étant adossée directement à la tour du phare, la maison-phare donne ainsi accès aux escaliers de la tour menant à la lanterne et au mécanisme de la lumière du phare. Au niveau de l'étage, la maison-phare de l'Île-aux-Œufs comportait une chapelle, que le premier gardien de phare, M. Paul Côté, avait aménagée afin de permettre aux missionnaires et aux prêtres de passage sur la Côte-Nord d'y célébrer la messe. En 1874, la chapelle du phare de l'Île-aux-Œufs fut d'ailleurs érigée en mission par Mgr F. X. Bossé, préfet apostolique du golfe Saint-Laurent.

Plusieurs mariages, un enterrement et un baptême furent célébrés « *dans cette humble chapelle du phare* », comme l'indique Damase Potvin dans son livre *Le Saint-Laurent et ses îles* dans le chapitre sur l'Île-aux-Œufs. Il s'agit du mariage des six filles du gardien de phare Elzéar Chouinard : Mary-Elise Chouinard, mariée à Wilfrid Jourdain le 19 août 1915 ; Julie-Anna Chouinard, mariée à Émile Dugas le 15 juillet 1920 ; Irène Chouinard, mariée à Eugène Jourdain le 16 août 1926 ; Germaine Chouinard, mariée à Albert Langlois le 19 juillet 1932 ; Yolande Chouinard, mariée à Arthur Langlois le 12 mai 1936 ; et Gabrielle Chouinard, mariée à Jean-Marie Poulin le 11 août 1936.

L'enterrement de sa petite-fille, Marguerite-Marie Chouinard, fille de son fils aîné, le capitaine Albini Chouinard et d'Émilie Paquet, a eu lieu le 17 octobre 1920 et enfin, on y a célébré le baptême de son petit-fils, Laval Chouinard, fils d'Émile Chouinard et de Bernadette Landry.



Vue du côté est du phare et de la maison-phare. On voit la cour extérieure du phare avec la balançoire de la famille Chouinard.

- **Une station-phare autonome**

Le phare de l'Île-aux-Œufs comportait un ensemble de dépendances et d'équipements utilitaires permettant au gardien de phare et à sa famille de vivre sur l'île de manière autonome. Il s'agissait, entre autres, d'une éolienne pour recharger les batteries, d'un mat pour hisser les drapeaux d'aide à la navigation, d'un radio-télégraphe, d'un quai-débarcadère, de trottoirs de bois pour relier les rochers de l'île et un hangar à provisions, d'une glacière, d'un hangar pour le bois de chauffage, d'un hangar à chaloupe, d'une citerne et de réservoirs pour recueillir l'eau de pluie, de toilettes « closet », d'une remise pour les produits inflammables et dangereux, d'un « chafaud » pour les agrès de pêche, de cordages, d'un poulailler... Le gardien et les membres de sa famille se nourrissaient principalement de la pêche et de la chasse dans les environs de l'île, ils élevaient quelques poules et une vache pour le lait...

Le secteur du débarcadère de l'Île-aux-Œufs avec plusieurs des dépendances du phare et les trottoirs de bois permettant de franchir les rochers.



Île-aux-Oeufs, 1943



« Des “traders” de Matane venaient, parfois, nous vendre de la viande et des légumes frais. Nous avions l’habitude de garder une vache et quelques poules, pour le lait et les œufs. Les poissons occupaient une bonne part de notre alimentation : saumons, harengs, flétans et morues... Certains soirs, nous écoutions les émissions musicales... à la radio... Cependant, pas trop de radio, car il fallait ménager les batteries que l’on rechargeait avec des “moulins à vent”, qu’on appelle aujourd’hui éoliennes. »

« C’était la fin des années quarante, début des années cinquante ; la vie sur l’île avait un cachet bien particulier : nous nous éclairions à la lampe à l’huile, nous nous chauffions au bois et accumulions l’eau de pluie dans d’immenses réservoirs pour la boire et la manger puisqu’on n’y trouve pas de source d’eau. Un bateau y arrêtait presque tous les jours, le **Jean Brillant** ou le **Matane** qui desservaient les villages entre Baie-Comeau et Sept-Îles, la route n’étant pas encore construite sur la Côte-Nord. » *L’Île-aux-Œufs. Entre la légende et la vérité...*, Laval Chouinard, Revue d’histoire de la Côte-Nord, No 16, mai 1992, pp. 14–15.

En opération du 1<sup>er</sup> avril à la fin novembre environ, lorsque l’hiver arrivait sur l’île, le gardien fermait le phare et la maison-phare. Il traversait alors le fleuve avec toute sa famille pour se rendre dans leurs quartiers d’hiver au village des Îlets-Caribou, situé à moins de 15 km plus au sud sur les rives de la Côte-Nord.

« Et des déménagements quand il était décidé que nous hivernerions à terre ! Quand, à l’automne, la glace n’était pas encore prise et au printemps, quand elle n’était pas encore partie, nous traversions en cométique, un canot sur le traîneau, et nous, assises dans le canot. Quand la glace menaçait de se briser on mettait le canot à l’eau et nous avec le chien dans le canot. Quant à notre vache, nous la traversions en chaloupe... Elle avait évidemment la nostalgie de la terre et ne voulait pas attendre le départ de la chaloupe... Un soir on la chercha en vain dans toute l’île. Elle avait traversé à la nage : trois milles dans l’eau glacée de fin octobre ! » Récit de Mary Chouinard Jourdain, fille du gardien de phare Elzéar Chouinard, relaté par Damase Potvin, *Le Saint-Laurent et ses Îles*, pp. 284–285.

Vue du côté arrière du phare et de la maison-phare. On voit l’éolienne à gauche et l’antenne de la radio (TSF).

La maison-phare servait de bureau de poste et était équipée d’un poste de télégraphie sans fil (TSF). Mon père disait que sa grand-mère, la femme du gardien de phare Élise



Fraser Chouinard, était « sans-filiste », car elle s'occupait notamment des communications sans fil sur l'île afin de communiquer et de garder un contact entre les phares de la Côte-Nord, les navires et aussi le Ministère. Quant à son grand-père Elzéar Chouinard, mon père disait qu'il était également un habile « chaloupier ». Il construisait ses propres chaloupes en bois pour assurer le ravitaillement de l'île, le transport des visiteurs, ainsi que l'aide aux naufragés.

*« À partir de 1880, les gardiens dont le phare était situé à vue des bateaux savaient aussi se servir de drapeaux pour livrer et recevoir des messages, le sémaphore. Des drapeaux hissés au bout d'un mat, un système encore utilisé durant la Deuxième Guerre mondiale en remplacement de la radio qu'il fallait garder silencieuse... Ailleurs, comme à l'île aux Œufs, le phare vint à être relié à la terre ferme par un câble sous-marin qui aboutissait à un endroit bien précis... Grâce aux ondes, les gardiens pouvaient communiquer entre eux d'utiles renseignements et ils ne se sentaient plus seuls. »* Pomerleau, Jeanne, *Gens de métiers et d'aventures, Le gardien de phare.*

*« Nous recevions le courrier régulièrement (un bureau de poste s'y trouvait) et, parfois, quelques voyageurs, parents ou amis. De temps à autre, mon père se rendait, en chaloupe, au village de Pointe-aux-Anglais pour y faire les "commissions". »* L'île-aux-Œufs. *Entre la légende et la vérité...*, Laval Chouinard, *Revue d'histoire de la Côte-Nord*, No 16, mai 1992, pp. 14–15.

- **Les gardiens de phare**

Depuis la construction du phare en 1871, six gardiens de phare ont successivement résidé avec leur famille dans la maison-phare de l'Île-aux-Œufs. Le premier gardien de phare, M. Paul Côté, originaire de l'Île Verte, occupe sa fonction du 4 novembre 1871 au 30 juin 1901. Le deuxième gardien de phare, Tancrède Pelletier, est le gendre de M. Paul Côté et il occupe son poste de gardien du 1<sup>er</sup> juillet 1901 au 30 juin 1911.

Le 3<sup>e</sup> gardien du phare de l'Île-aux-Œufs, Elzéar Chouinard, est originaire du village des Îlets-Caribou. Il occupe son poste de gardien de phare du 1<sup>er</sup> juillet 1911 au 4 mai 1937, soit pendant plus de 25 ans. Il se retire à l'âge de 70 ans et laisse la place à son fils, Émile Chouinard, alors âgé de 34 ans, qui travaillait comme assistant-gardien de son père depuis quelques années. Émile Chouinard, le 4<sup>e</sup> gardien de phare, prend la relève de son père, le 5 mai 1937, et occupe son poste pendant près de vingt ans jusqu'en février 1958. Par la suite, il occupe le poste de gardien de phare au phare de Métis-sur-Mer en Gaspésie de 1958 jusqu'à son décès en 1959. Dans l'ensemble, la famille Chouinard a veillé, jour et nuit pendant près de 50 ans, à assurer l'entretien et le bon fonctionnement du phare de l'Île-aux-Œufs.

Elzéar Chouinard, 3<sup>e</sup> gardien de phare de l'Île-aux-Œufs, avec son épouse Élise Fraser Chouinard. Il a occupé son poste au phare pendant plus de 25 ans du 1<sup>er</sup> juillet 1911 au 4 mai 1937.







Émile Chouinard, fils d'Elzéar Chouinard. Assistant-gardien de son père pendant plusieurs années, il succède à son père comme 4<sup>e</sup> gardien de phare le 5 mai 1937 jusqu'en février 1957.

« Mon père, Elzéar Chouinard, gardien de phare de l'Île-aux-Œufs a été décoré par le roi George VI pour ses longs et loyaux services comme gardien de phare pour le gouvernement du Canada ». Relaté par son fils aîné, le capitaine Albini Chouinard, dans une entrevue au journal de Sydney, Nouvelle-Écosse, en 1954.

« M. Elzéar Chouinard, en poste du 1<sup>er</sup> juillet 1911 au 4 mai 1937, était le fils d'une famille pionnière des Îlets-Caribou. L'auteur bien connu, Damase Potvin, mentionne que ce gardien était très généreux et hospitalier avec les navigateurs et les pêcheurs qui étaient nombreux, autour de l'île, à cette époque. » Beaudin, Réjean et Brisson, Marc, *L'Île-aux-Œufs, un patrimoine maritime à découvrir*, La Revue d'histoire de la Côte-Nord, No 8, mars 1988.

« Mon père (Émile Chouinard) était gardien du phare de l'Île-aux-Œufs (Eggs Island, comme on le disait alors au gouvernement fédéral), comme l'avait été son père avant lui. Depuis 1911, la famille Chouinard occupait l'île en maître et seigneur : en effet, le phare de l'Île-aux-Œufs en était un de moindre importance pour la navigation, il n'était pas doté de criard à brume et un seul gardien, avec bien sûr sa famille, était nécessaire à la bonne marche du phare... Nous étions la seule famille à occuper l'île que nous considérions comme un immense et fabuleux terrain de jeux privé. » *L'Île-aux-Œufs. Entre la légende et la vérité...*, Laval Chouinard, La revue d'histoire de la Côte-Nord, No 6, mai 1992, pp. 14-15.



La famille Chouinard sur l'Île-aux-Œufs. Le gardien de phare Elzéar Chouinard, son épouse Élise Fraser, leur fils Émile, avec deux de leurs filles et plusieurs de leurs petits-enfants en visite durant l'été.

Le 5<sup>e</sup> gardien du phare de l'Île-aux-Œufs, Ange-Henri Dugas, est né à Rivière-Pentecôte en 1928. Petit-fils d'Elzéar Chouinard, il est le fils d'Émile Dugas et de Julie-Anna Chouinard, une des filles d'Elzéar, dont le mariage fut célébré dans la chapelle du phare. Ange-Henri



Dugas occupe son poste de gardien de phare de 1958 à 1965. Enfin, le 6<sup>e</sup> et dernier gardien du phare de l'Île-aux-Œufs est Francis Poulin, originaire de Baie-Trinité, qui a occupé son poste de 1965 à 1969. Il est le frère de Jean-Marie Poulin qui est marié à une des filles du gardien de phare Elzéar Chouinard, Gabrielle Chouinard.

- **Le 2<sup>e</sup> phare de l'île : un phare en béton !**

Au début du 20<sup>e</sup> siècle, la Commission des phares du Canada entreprend avec l'aide de l'ingénieur français Henri de Miffonis, un vaste programme de modernisation des aides à la navigation avec la construction de phares en béton, dont le phare de Peggy's Cove en Nouvelle-Écosse (1914) est certainement le plus représentatif au Canada. Au Québec, le ministère des Transports du Canada commence à remplacer plusieurs anciens phares en bois en Gaspésie notamment le phare de Pointe-Métis (1909), puis le phare à arcs-boutants de Pointe-au-Père (1909) à Rimouski, le phare de Percé (1915), le phare Port-Daniel-Ouest (1919), le phare de Cap d'espoir (1939) et enfin, le phare de Cap Gaspé (1950).



Vue du côté est de la maison-phare et de la tour du phare de l'Île-aux-Œufs avec le nouveau phare en béton en cours de construction en 1955.

À partir des années 1950, le ministère des Transports du Canada met en œuvre son programme d'amélioration des phares sur la Côte-Nord. Le phare en béton représente alors une solution durable, ne nécessitant qu'un entretien minimal, un avantage en région éloignée. Le remplacement débute avec le phare de l'Île-aux-Perroquets (1951),

le phare de l'Île du Corossol (1953), le phare de l'Île du Grand Caoui (1955), le phare de l'Île au Petit marteau (1954-1955) et enfin, le phare de l'Île-aux-Œufs (1955). Le nouveau phare en béton construit sur l'Île-aux-Œufs, une tour de forme octogonale d'une hauteur de 46 pieds (14 m), peinte en blanc avec une lanterne rouge, est érigé pratiquement à côté du premier phare construit sur l'île. Le premier phare en bois et sa maison-phare seront finalement démolis, au cours des années 1970, à la suite de l'automatisation du phare en béton.

Comme une sentinelle qui monte la garde sur l'île, le phare en béton de 1955 fait encore partie du paysage maritime de l'île, mais il n'est plus en opération comme aide à la navigation depuis sa fermeture par la Garde côtière canadienne en 2003. Tout récemment, j'ai trouvé une photo montrant le phare en béton de l'île-aux-Œufs à vol d'oiseau et je constate, avec étonnement, que les vestiges des fondations du premier phare, la tour octogonale en bois de la maison-phare, sont encore bien visibles au pied du phare en béton.



Vue à vol d'oiseau du phare en béton de l'Île-aux-Œufs avec les vestiges de la tour octogonale du premier phare sur la gauche à proximité du phare actuel construit en 1955. Ce phare n'est plus en opération.

- **Le retour à la vocation d'origine de l'île**

Aujourd'hui, l'Île-aux-Œufs a repris sa vocation d'origine. Propriété de la Garde côtière canadienne, l'île n'est plus accessible à la population. L'île est redevenue un sanctuaire pour la conservation et la protection des oiseaux aquatiques, l'île est désormais



reconnue comme un « site d'importance pour la nidification des oiseaux aquatiques » par le Service canadien de la faune (SCF) et comme un « habitat faunique » par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune (MRNF). Ses rochers servent principalement d'habitat et de lieu de nidification aux oiseaux de mer qui y nichent en grand nombre chaque année. Selon la Société Duvetnor, l'Eider à duvet représente, avec plus de 2 000 couples présents sur l'île au printemps et plus de 1 000 nids, la 4<sup>e</sup> colonie d'importance d'Eider à duvet de l'estuaire du Saint-Laurent. Pas étonnant donc que l'île porte le nom « l'Île-aux-Œufs » !

- **Un patrimoine maritime à découvrir**

*« Je m'inquiète de voir disparaître les fruits de deux cents ans de vie maritime. On oublie que le Québec a été un pays de marins, ce dont les phares témoignent. Des centaines d'années d'histoire, d'architecture, d'ingénierie, de lanternes et de miroirs, ce n'est pas rien. »*

*« Grands merci et bravo à ceux qui nous proposent d'en remarquer l'élégance, la beauté et l'intérêt. Saisissons donc l'occasion, comme pour notre langue en danger, d'affirmer que nous sommes cette histoire, que le fleuve est lui aussi notre terre. »* Joël Le Bigot, Préface du livre, *Les sentinelles du Saint-Laurent. Sur la Route des phares du Québec*, de Patrice Halley Les Éditions de l'Homme, Québec, 2002.

Aujourd'hui, il nous reste que les photographies anciennes, les histoires et les récits des personnes qui ont eu la chance de connaître, d'habiter et de voir de près ces équipements et de prendre soin de ces précieux aides à la navigation pour rappeler et témoigner de l'importance, de l'utilité et de la beauté de ces bijoux uniques de notre patrimoine maritime. Afin de faire découvrir et connaître ce riche patrimoine maritime disparu, ces aides essentielles à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, qui ont marqué par leur présence et par leur utilité l'histoire et le paysage de la Côte-Nord, j'ai commencé à élaborer, il y a plus de 10 ans, un site internet portant sur l'Île-aux-Œufs :



[www.ileauxoeufs.info](http://www.ileauxoeufs.info)

Le site internet créé pour faire connaître et découvrir le patrimoine maritime disparu de l'Île-aux-Œufs, l'histoire de l'île, la construction de ses phares, ses gardiens de phare, la famille Chouinard, ses naufrages, ses légendes...



J'ai puisé tout d'abord dans les albums de photos de mes parents, puis j'ai parcouru les livres, les récits et les articles traitant de l'Île-aux-Œufs et de ses phares. Par la suite, j'ai poursuivi mes recherches sur internet afin de recueillir le plus de textes et de documents iconographiques concernant l'Île-aux-Œufs et ses phares, ses gardiens de phare, ses naufrages, ses légendes. J'ai cherché à obtenir le plus d'information possible concernant la vie de mes arrière-grands-parents, Elzéar Chouinard et Élise Fraser, gardiens de phare vivant avec leur famille sur cette petite île rocheuse de la Côte-Nord. Encore aujourd'hui, je continue à améliorer le contenu de ce site internet, je poursuis mes recherches de textes et de photos concernant les phares et les gardiens de phare, un métier qui a malheureusement disparu, tout comme les anciens phares en bois du fleuve Saint-Laurent.

Avec le phare de l'Île-aux-Œufs, mon père a éveillé en moi un grand intérêt pour les phares, pour ne pas dire une passion, qui n'a cessé d'augmenter. Je parcours, aujourd'hui encore, la grande route des phares, pour connaître leur riche et passionnante histoire, qui révèle en fin de compte toute l'évolution et les améliorations technologiques apportées à la navigation maritime et aux aides à la navigation sur le fleuve Saint-Laurent du régime français jusqu'à aujourd'hui. Étonnamment, j'ai appris qu'un de mes ancêtres, Peter Fraser, allumait des feux la nuit sur une pointe avancée de l'Île Verte afin de faire la démonstration de l'utilité d'un phare à cet endroit pour guider les marins. Les autorités de l'époque ont, par la suite, décidé d'y ériger le tout premier phare du fleuve Saint-Laurent, le phare de l'Île Verte en 1809.

## **Femmes et phares**

(Par : Lise Cyr)

Depuis l'édition du *Bulletin* No 22, nous avons débuté une série d'articles destinés à rendre hommage aux femmes impliquées dans la sauvegarde et la mise en valeur des phares.

### **Arlette Fortin au phare de Cap Madeleine... De l'agriculture à la culture**

Le phare de Madeleine situé à Sainte-Madeleine-de la Rivière-Madeleine s'est refait une beauté en 2017. Dans le sillage de la loi S-215 dite *Loi sur la protection des phares patrimoniaux*, le phare de Cap Madeleine a été repeint. Le phare en béton armé en place date de 1908 et venait remplacer un autre phare en bois construit en 1871.

La gestionnaire en place depuis une vingtaine d'années est Arlette Fortin. Elle a mené une bataille pour la protection de ce phare auprès des différentes instances gouvernementales et municipales.

- **D'Abitibi à la Gaspésie**

Originaire de Lebel-sur-Quévillon, Arlette a quitté son Abitibi pour aller étudier en agriculture au Lac-Saint-Jean. Elle y rencontre son conjoint et ensemble, ils décident de

se trouver une terre à cultiver dans la région de Rimouski. Cependant, les routes du destin les conduiront plutôt en Gaspésie, où ils découvriront un terreau fertile disposant d'un micro climat dans le secteur de la rivière du village de Manche-d'Épée. Ils mettront leur passion de maraîcher aux services de la population du nord de la Gaspésie durant une quinzaine d'années. La culture des légumes et des fleurs dans de grandes serres et l'auto cueillette de petits fruits faisaient partie de leur grande production. Ils écoulaient leurs produits sur la scène régionale et provinciale. Cependant, peu à peu, la demande de ce type de culture a diminué et c'est à ce moment qu'Arlette s'est tournée vers d'autres intérêts.

- **Transfert du site du phare à la municipalité de Sainte-Madeleine**

Par ailleurs, au milieu des années 1980, le ministère fédéral de Pêches et Océans, propriétaire du phare de Cap Madeleine, a émis l'intention de fermer le site et même de le clôturer afin que personne n'y ait accès. Les gens du village s'y sont opposés et ont voulu garder le site ouvert. C'est dans ce contexte qu'est née l'Association touristique Ste-Marie Madeleine en 1988. Cette dernière signait un bail annuel avec Pêches et Océans pour faire visiter les installations du phare.

Vers 1995-1996, le ministère fédéral transfère les bâtiments à l'exception du phare à la municipalité de Sainte-Madeleine. L'aventure peut se poursuivre et des ententes sont conclues entre l'association touristique et la municipalité pour poursuivre la mission de commémorer ce phare. L'association touristique prend en charge la rénovation et l'entretien des bâtiments et assure le développement du site. C'est sur l'invitation de son amie Carole Giroux qu'Arlette décide de rejoindre les rangs du comité qui s'occupait du phare. Madame Giroux a été très impliquée au site du phare du Cap Madeleine et y a même occupé le rôle de présidente du conseil d'administration pendant de nombreuses années.

Arlette Fortin dans son petit musée. Photo : Patrick Matte



- **De bénévole à directrice du site**

Bénévole jusqu'en 2000, Arlette occupe ensuite le poste de directrice du site. À cette époque, elle est la seule employée et bénéficie de subventions pour engager trois étudiants durant l'été. Ils font visiter le phare et ont accès à la maison de l'assistant-gardien. Arlette diversifie l'offre de service en bonifiant la boutique et le petit café. Cette initiative s'avère profitable et la réputation du menu offert au café est reconnue dans toute la Gaspésie. On y retrouve des produits et des plats régionaux comme des bagels au saumon fumé ou aux crevettes ou encore des boules à la morue servis avec pain et des galettes tous confectionnés sur place. Il faut dire que cette notoriété attire quelque 10 000 à 12 000 visiteurs chaque été et permet d'assurer le salaire d'au moins une ressource. C'est ainsi que madame Francine Beaudoin s'est jointe à Arlette en 2004 pour assurer le fonctionnement du site en saison opérationnelle. Elle y travaille encore.

Arlette est une véritable femme-orchestre. Elle porte plusieurs chapeaux : gestionnaire du site historique et de la boutique, cuisinière et responsable de la promotion du site. Depuis une dizaine d'années, elle siège au conseil d'administration de la Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent. Elle y occupe le poste de trésorière.

- **Un musée et des activités diversifiées**

En 1997, l'association touristique appuyée du conseil municipal de l'époque a créé le musée dans l'ancien bâtiment des cornes de brume. Plusieurs personnes du village ont prêté des objets patrimoniaux pour constituer ce petit musée. De fil en aiguille, le musée s'est enrichi d'une bonne collection et a bénéficié d'une subvention en 1998 pour compléter les thèmes présentés. Avec cette subvention, l'association a acheté les objets de la collection à leurs propriétaires, assurant ainsi son avenir.

En 2015, un guide-interprète originaire de Pointe-au-Père, Walter Fortin, s'est joint à l'équipe. Il a ajouté sa touche personnelle à la visite du musée, ce qui a beaucoup plu aux visiteurs. Il a bonifié les thèmes qui couvrent l'histoire du village et l'épopée de l'industrie du moulin à papier du Grand-Saut implanté dans les montagnes en haut de la rivière de Madeleine. Il a intégré d'autres objets entreposés au grenier. En plus de la visite du phare et du musée, l'association touristique offre des activités musicales, des feux d'artifice et jusqu'à récemment, on y faisait un méchoui annuel.

- **Un conseil d'administration composé de femmes**

C'est un groupe de femmes qui dirigent la destinée du phare de Cap Madeleine. En effet, le conseil d'administration est composé de cinq femmes qui sont impliquées depuis une dizaine d'années. Elles tiennent régulièrement des rencontres et prêtent main-forte à l'équipe pour répondre aux divers besoins.



- **Le futur du phare**

Depuis 2016, le phare a été transféré à la municipalité, déjà propriétaire des autres bâtiments. En plus des sommes accordées par Pêches et Océans dans le cadre de la loi S-215, la municipalité a investi 100 000 \$ pour assurer la restauration du phare. Elle assume également quelques services d'entretien comme l'ouverture et la fermeture annuelle du site ainsi que la tonte du gazon.



Musée au phare de Cap Madeleine. Photo: Patrick Matte

Selon Arlette, les relations entre l'association touristique et la municipalité se déroulent dans un climat de bonne entente. L'avenir du phare dépend désormais de la complicité entre les propriétaires et les gestionnaires. C'est très important, car on sait que c'est sur des ressources passionnées et engagées comme Arlette que reposent la continuité et le cœur des sites de phares comme celui de Cap Madeleine.

## **5<sup>e</sup> édition de la Journée québécoise des phares**

C'est en 2016 que nous avons instauré cette journée spéciale pour rendre hommage à nos sentinelles du Saint-Laurent, leur histoire, leurs gardiens et les gens qui les mettent en valeur aujourd'hui.

Avec l'incertitude qui plane présentement par rapport à cette pandémie qui risque d'hypothéquer la saison touristique 2020 et cette journée de commémoration, nous vous suggérons de consulter les médias sociaux au début de l'été pour connaître la programmation de chacun des phares. Vous pouvez également 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 !

### **Jacques Landry 1934-2019**

Jacques Landry est décédé le 28 novembre dernier à Havre-Saint-Pierre à l'âge de 85 ans et 7 mois après une vie active bien remplie. Sa carrière commence comme opérateur de radio pour le ministère des Transports à l'Île d'Anticosti. Par la suite, il agit comme gardien au phare du Corossol dans l'archipel de Sept-Îles, puis revient à l'Île d'Anticosti de 1956 à 1958. En 1959, il obtient le poste de gardien au phare de Pointe-des-Monts. Il y est gardien durant 19 ans jusqu'en 1978 selon le site <https://www.pharedepointedesmonts.com/le-phare/gardiens.html>. Jacques a été le plus jeune gardien de phare au Canada.



La Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent désire offrir ses plus sincères condoléances à la famille, les amis et les habitants de la région qu'il habitait.

*(Pour plus d'informations à propos de M. Landry, lire le Bulletin des amis des phares No 26, printemps 2018)*

# **OBSERVER, ÉCOUTER, RAPPORTER : DES TÂCHES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES GARDIENS DE PHARE EN TEMPS DE GUERRE... CHAUDE OU FROIDE**

(Par : Jocelyn Lindsay)

- **Introduction**

Dans le précédent *Bulletin des amis des phares* (No 29), j'ai évoqué succinctement les multiples tâches connexes qui s'ajoutent à la fonction essentielle des gardiens, soit le maintien de la lumière et la protection des marins. Je développerai ici un aspect qui a été simplement mentionné, soit la participation à la défense du territoire comme informateurs pendant vingt ans (1940-1960).

Encore ici, pour montrer les différentes composantes de cette tâche, je prendrai comme exemple le cas du phare de l'île Verte, étant toutefois conscient que ces réalités ont pu se vivre différemment dans les différents phares du fleuve et du golfe (note 1).

- **Les débuts du corps de vigilance anti-avions en 1940**

En 1940, nous sommes au commencement de la Seconde Guerre mondiale. Aussi, le Corps d'aviation royal canadien crée le Corps de vigilance anti-avions, chargé de recueillir des renseignements sur la présence et les mouvements d'avions ennemis ou d'origine douteuse. Les gardiens de phare, comme employés fédéraux, font rapidement partie de ces observateurs officiels, soit des civils qui doivent noter et faire rapport immédiatement par les moyens de communication à leur disposition. Les phares constituent en plus des points d'observation stratégiques. De temps à autre, des avions survolent certaines zones pour l'entraînement des observateurs et du personnel du quartier général situé à Mont-Joli (note 2).

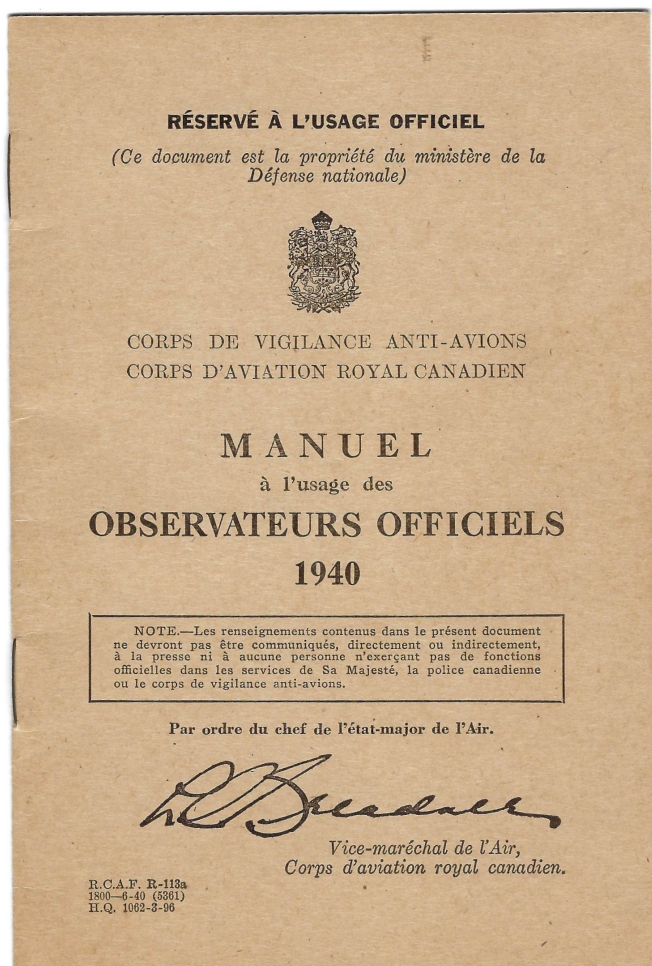
Gardien de phare à Terre-Neuve, Eddie Gallagher observe, silhouettes en main, le passage d'un avion - (voir note 4)





Quels outils pouvaient utiliser ces observateurs terrestres ?

1. un manuel à l'usage des observateurs officiels, publié en 1940 ;
2. des données d'identification (c.-à-d. chaque poste d'observation est désigné par un nom, un chiffre et une lettre, par exemple « Chicoutimi 17-A » pour le phare de l'île Verte : c'est ce par quoi chaque observateur devait s'identifier lorsqu'il transmettait un rapport) ;
3. des formules de rapport sur lesquelles doivent être inscrites les informations suivantes avant de les transmettre : le code d'identification du poste d'observation, le nombre d'avions, si les avions ont été vus ou entendus, l'heure, la direction du vol, l'altitude et le nom de l'observateur ;
4. un jeu de silhouettes reproduisant les différents types d'appareils de défense ou commerciaux survolant la région ;
5. des lunettes contre le soleil, des jumelles et un appareil récepteur de radio.



Manuel à l'usage des observateurs officiels, utilisé de 1940 à 1942

Fiche de rapport de l'observateur officiel, devant être remplie avant l'appel téléphonique

**CORPS DE VIGILANCE ANTI-AVIONS — CORPS D'AVIATION ROYAL CANADIEN**  
**RAPPORT D'OBSERVATEUR OFFICIEL**

---

Au CORPS DE VIGILANCE ANTI-AVIONS

*Chicoutimi 17-A* ..... Avions Vus  
 (No. du poste) (nombre exact ou "quelques" ou "beaucoup") Entendus

A.M. .....  
 P.M. ..... Allant..... (direction)

*Date* (Heure solaire du lieu)

A une Altitude { faible } TYPE { Monoplan } { Mono—ou } { Aéroplane }  
 { moyenne } { Biplan } { multimoteur } { Hydroaéroplan }  
 { grande } { } { } { Hydravion }

.....  
 (Signature de l'observateur)

---

NOTE: BIFFEZ LES MOTS INAPPLICABLES. REÇU A ..... HRS.  
 En téléphonant ce rapport, le texte complet devra être répété à l'envoyeur pour éviter les erreurs.

---

CONSERVEZ CE MESSAGE A TITRE DE RENSEIGNEMENT

R.C.A.F. R. 112a  
 1800 bics de 52-4-40 (5360)  
 H.Q. 1062-3-95.

Un dernier article, que je possède encore, était aussi mis à la disposition des observateurs, soit l'indicateur de direction Il s'agit d'une flèche en métal, longue d'environ 30 centimètres qui indique les points cardinaux. À l'aide d'une boussole, l'observateur était invité à placer à proximité cet indicateur à un endroit où la visibilité était dégagée. Il fallait le fixer sur le sol ou sur une autre forme de support solide, après avoir soigneusement aligné l'indicateur avec l'aiguille d'une boussole, la pointe au nord. On pouvait le consulter rapidement et avoir une direction supposément exacte...



L'Indicateur de direction

Enfin, on demandait aux observateurs de soumettre leurs renseignements sans délai puisque, comme on l'indiquait dans le manuel, « les avions de bombardement se déplacent à une vitesse de 200 milles à l'heure, soit 3 milles à la minute, de sorte qu'un retard d'une seule minute dans la réception des renseignements peut amener une perte inutile de vies et de biens ». La centrale téléphonique devait donner priorité à ces appels.

- **Un cas bien connu qui montre l'acuité du problème**

L'année 1942 fut la période intense de la bataille du Saint-Laurent, pendant laquelle 21 bateaux, soit des navires transportant des soldats, de l'équipement et du ravitaillement à destination de l'Angleterre, furent coulés par des sous-marins allemands (note 3).

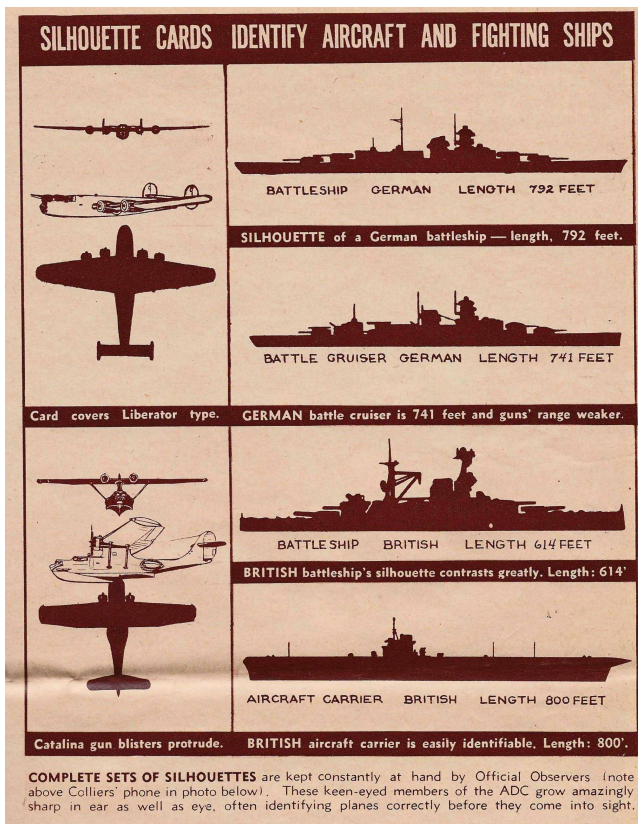
Le 11 mai 1942, le gardien Joseph Ferguson de Cap-des-Rosiers entendit ce que racontait un pêcheur dont on se moquait car il disait avoir vu un tuyau de poêle au-dessus de l'eau. C'est alors que Ferguson se rappela le sillon qu'il avait vu quelques heures auparavant et il en conclut que c'était un périscope. Il comprit aussi que d'autres événements comme des filets de pêche brisés et déplacés n'étaient pas des événements isolés. Le gardien appela sans attendre la base militaire de Gaspé afin de les mettre au courant. Malheureusement, aucun membre de la base militaire ne parlait français et on ne donna pas suite à son appel. Dans la soirée du 11 mai, deux navires, soit le *Nicoya* et le *Leto*, furent torpillés et sombrèrent.



Ces événements se multiplièrent dans les mois suivants et ne furent pas sans alarmer la population. Dans le *Progrès du Golfe* du 16 octobre 1942, on rapportait un extrait du journaliste Edouard Laurent de *L'Action catholique* : « Ce qui frappe le voyageur en Gaspésie, c'est l'atmosphère d'inquiétude qui flotte un peu partout. Une rapide randonnée m'a convaincu que l'habitant de la péninsule sait, beaucoup mieux que nous, le danger qui pèse sur le pays ». En fait, l'armée canadienne avait considéré, à tort, comme faible le risque d'une intrusion ennemie à l'intérieur du territoire.

- **Une consolidation de la fonction par le Service du guet aérien**

La situation qui précède montre que le contexte de la guerre s'était modifié dans l'est du Canada et le nouveau manuel officiel à l'usage du Service du guet aérien décrit une structure plus complexe incluant des directeurs régionaux, des chefs de poste (à la tête de zones de 48 milles carrés) et des veilleurs officiels (en nombre suffisant pour assurer une surveillance continue). Les gardiens de phare pouvaient se retrouver dans l'un de ces deux derniers rôles.



Carte d'attestation du veilleur officiel

Ce second manuel était plus explicite, car il donnait des informations sur la reconnaissance des aéronefs (catégories, pièces), un vocabulaire français-anglais de la terminologie en la matière ainsi que des dessins des types d'avion et de leurs différentes parties. De plus, même si ce service était sous la direction de l'état-major de l'Air, on étendait le champ d'observation au-delà des avions. Il fallait signaler les sous-marins et autres vaisseaux suspects ou embarcations en détresse, ainsi que des situations hors de l'ordinaire, comme la présence d'étrangers suspects, le transbordement de marchandises, des objets volumineux jetés par-dessus bord, des caches de provisions, le repérage d'appareils de transmission radiophonique dans des endroits isolés.

Exemple de croquis d'avions et de navires (tiré de A.W. O'Brien, note 4)



D'autres tâches s'ajoutèrent également. Dans une lettre envoyée le 7 août 1942, l'agent des phares Kaine rappela avec insistance l'obligation, déjà énoncée depuis le printemps 1940, mais alors renforcée, d'écouter les instructions radiodiffusées par différents postes en rapport avec la guerre : « 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 messages codés d'éteindre les phares, de ne pas utiliser le signal de brume ou de revenir à la pratique normale.

À compter de la fin d'août 1943 et les années suivantes, le gardien devait en plus transmettre les conditions de la météo au bureau de Mont-Joli quatre fois par jour, soit à 8 h.30, 12 h.30, 16 h.30 et 20 h.30. En langage codé et chiffré, il fournissait une information sur la visibilité, l'obstruction à la visibilité, la condition et l'apparence du ciel, la hauteur des nuages, la direction et la vitesse du vent.

Particulièrement dans les provinces maritimes et au Québec, on estime qu'environ 2 000 observateurs se mirent rapidement en état d'alerte en 1942. En plus des gardiens de phare comme observateurs, on pouvait retrouver des personnes, hommes et femmes de différents métiers. Ces observateurs étaient souvent sélectionnés sur recommandation des officiers municipaux, des corps de police et des associations de vétérans (note 4).

*Mont-Joli 307*  
FORME DES RAPPORTS

DISTRICT:- *Romis 265*      DATE:- *7 Oct. 1943*

NOM:- *J. P. Lindsay*

GENRE DU RAPPORT	<i>Reg.</i>	<i>Reg.</i>	<i>Reg.</i>			
L'HEURE DU RAPPORT	<i>8.30 A.M.</i>	<i>12.30 P.M.</i>	<i>4.30 P.M.</i>			
	RAPPORT	CODE	RAPPORT	CODE	RAPPORT	CODE
TEMPERATURE		OXO		OXO		OXO
VISIBILITE	<i>10 Miles Table 9</i>	<i>2000</i>	<i>Table 9</i>	<i>10 Miles Table 9</i>		
OBSTRUCTION A LA VISIBILITE.	<i>None Obscured</i>	<i>23</i>	<i>None Obscured</i>	<i>23</i>	<i>None Obscured</i>	<i>23</i>
CONDITION DU CIEL	<i>Magnum Tasi 6</i>	<i>6</i>	<i>Magnum Tasi 4</i>	<i>4</i>	<i>Magnum Tasi 6</i>	<i>6</i>
L'APPARENCE DU CIEL						
HAUTEUR DES NUAGES	<i>1000 to 2000 ft. Clouds</i>	<i>6</i>	<i>1000 to 2000 ft. Clouds</i>	<i>8</i>	<i>2000 to 3000 ft. Clouds</i>	<i>8</i>
DIRECTION DU VENT	<i>N.E. gust 9</i>	<i>9</i>	<i>West gust 8</i>	<i>8</i>	<i>N.E. gust 9</i>	<i>9</i>
VITESSE DU VENT	<i>Calvin Speed 8</i>	<i>8</i>	<i>Prise Speed 4</i>	<i>4</i>	<i>Calvin Speed 6</i>	<i>6</i>

*Rapport 8.30 A.M. No fix. Pas de Central ligne Kaine*  
*12.30 P.M. " " " " " "*

Fiche utilisée pour les rapports de l'état de la météo

Évidemment, ces opérations faisaient partie de l'organisation de la défense dont d'autres composantes furent l'abandon des convois dans le Saint-Laurent en septembre 1942, la présence de navires de guerre dans le fleuve, des avions stationnés à Mont-Joli et au Nouveau-Brunswick, l'obscurcissement (maisons et automobiles) parfois demandé de l'Isle-Verte à Gaspé et le développement de la base navale fort Ramsay à Gaspé.

Le 24 mai 1945, l'agent Kayne envoya le message suivant : « La présente est pour vous aviser que les instructions qui vous ont été données d'écouter les postes de radio émetteurs sont annulées », ajoutant qu'en conséquence, le Ministère ne fournirait plus de lampes et de batteries et que si l'appareil radio avait été fourni par le Ministère, on aviserait dans quelque temps comment en disposer.

• **Les années 1950 et la guerre froide**

Peu après la fin de la Seconde Guerre mondiale, le contexte avait changé et l'ennemi potentiel n'était plus l'Allemagne, mais l'Union des républiques sociales soviétiques (URSS). Il fallait détecter toute tentative d'intrusion par le Grand Nord canadien et on construisit de 1954 à 1957 la ligne avancée d'alerte précoce ou DEW (Distant Early Warning) Line, s'étendant de l'île de Baffin jusqu'en Alaska.

Aussi, le Corps des observateurs terrestres fut organisé pour signaler la présence et les mouvements d'avions ennemis ou inconnus. Ce Corps était défini comme un complément aux installations du réseau de radars : on signalait que ce moyen n'était pas infaillible quand il s'agit d'avions ennemis volant à basse altitude ou dans d'autres régions où il n'est pas économique d'utiliser le radar. Également, ce Corps pouvait rendre de nombreux services, comme localiser des avions perdus ou en détresse, aider à éviter des atterrissages forcés, indiquer la région dans laquelle des recherches devaient être faites.

Encore là, ce service était formé de volontaires civils qui se dévouaient bénévolement. Leur nombre se serait élevé au Canada jusqu'à 6 000 à cette époque.

Pour transmettre les messages, la formule « Aircraft Flash Message » était utilisée.

**FORMULE "AIRCRAFT FLASH MESSAGE"**

NOM CONVENU DU POSTE DE VIGIE \_\_\_\_\_  
nom                                  nom                                  numéro                                  couleur  
**DIRE À LA TÉLÉPHONISTE: "AIRCRAFT FLASH"**  
(lui donner le numéro de votre téléphone)  
**L'OPÉRATRICE ÉTABLIRA LA COMMUNICATION ENTRE LE POSTE ET UN CENTRE DE CLASSEMENT DU CORPS D'OBSERVATEURS TERRESTRES.**  
**À LA RÉPONSE: "AIR DEFENCE, GO AHEAD PLEASE", LE VEILLEUR RÉPÈTE: "AIRCRAFT FLASH", ET TRANSMET, DANS L'ORDRE INDIQUÉ, LES RENSEIGNEMENTS CONSIGNÉS CI-DESSOUS.**

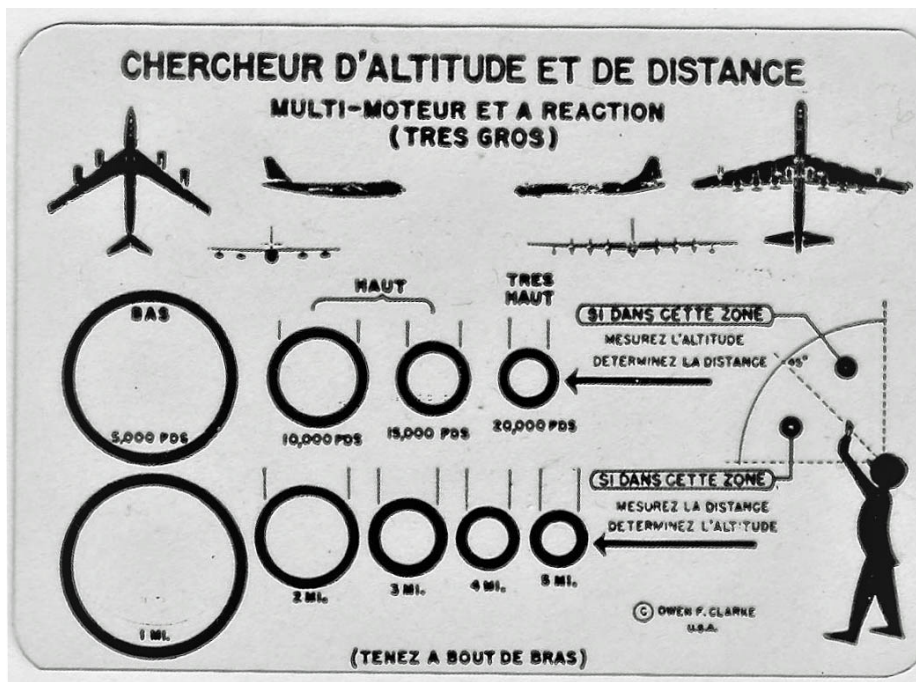
1	2	3	4	5	6	7	8	9
NOMBRE D'AVIONS	TYPE D'AVION	ALTITUDE DES AVIONS	RETARD À SIGNALER	NOM CONVENU DU POSTE DE VIGIE	DIRECTION DES AVIONS PAR RAPPORT AU POSTE	DISTANCE DES AVIONS DU POSTE	DIRECTION DES AVIONS	REMARQUES PARTICULIÈRES
UN SEUL PETIT NOMBRE GRAND NOMBRE INCONNU	MONOMOTEUR BIMOTEUR MULTIMOTEUR MONO- RÉACTEUR MULTI- RÉACTEUR INCONNU	BASSE MOYENNE ÉLEVÉE INCONNUE	À UNE MINUTE PRÈS, DIRE: "RETARD .... MINUTES" SI MOINS DE 30 SECONDES, DIRE: "NUL RETARD"	VOIR CI-DESSUS	NO N NE O E SO S SE	À UN MILLE PRÈS	NO N NE O E SO S SE	EXEMPLES: AVION HOSTILE PETIT DIRIGEABLE DE RECONNAISSANCE HÉLICOPTÈRE AVION AU COMBAT OU EN DÉTRESSE, ETC.
					OU "JUSTE AU-DESSUS" (TOUS AVIONS À MOINS DE 1/2 MILLE DU POSTE)		DIRE: "SE DIRIGENT VERS" PUIS DONNER LA DIRECTION	
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								

La formule Aircraft Flash Message utilisée dans les années 1950

Un autre outil fourni aux observateurs mérite une attention particulière, soit le chercheur d'altitude et de distance pour avions multimoteurs et à réaction. Il s'agit d'une carte de plastique transparent, d'environ 9 x 6 cm. Pour l'utiliser, l'observateur tient à bout de bras la carte par le coin inférieur droit. Si l'avion est à un angle au-dessus de 45 degrés, il vise le fuselage dans le cercle approprié de la rangée du haut et mesure ainsi la distance et l'altitude ; si l'avion est à un angle en-dessous de 45 degrés, il utilise les cercles de la rangée du bas, mesurant la distance en milles et l'altitude.

Carte de plastique, appelée  
Chercheur d'altitude et de distance

Dans une lettre datée du 1<sup>er</sup> juin 1960, le vice-maréchal de l'air MacBrien informa les membres du Corps d'observateurs terrestres que « Maintenant, le progrès de la technologie [rendait] la division du Sud inutile », ce Corps ayant été formé en 1951 pour suppléer les informations fournies par le réseau de radars.



- **De nombreuses difficultés d'exécution**

L'analyse de la correspondance à laquelle j'ai eu accès montre de nombreuses difficultés d'exécution de ces tâches, et ce, à plusieurs niveaux :

-Par exemple, les instruments utilisés comme le chercheur d'altitude et de distance et l'indicateur de direction sont approximatifs et rudimentaires.

-Ce n'est que dans les années 1950 qu'on semble offrir des informations ou formations autres que le simple manuel aux observateurs.

-Du moins à l'île Verte, c'était le téléphone public qui était utilisé comme moyen de communication, sur une ligne partagée entre au moins 20 utilisateurs, parfois inquiétés par le langage codé, qui ne devait pas être dévoilé.

-Il semble aussi qu'en plus des bris à la ligne, la centrale téléphonique était occasionnellement fermée ou en réparation.



-Le 10 avril 1940 : le gardien demande deux batteries de bonne qualité, « si vous souhaitez que nous demeurions aux écoutes à toutes les heures mentionnées dans les instructions ».

-Le 31 mai 1940 : l'agent Kayne informe le gardien que la Canadian General Electric n'a pas les lampes de radio qu'il a commandées ; le gardien répondra en incluant la page du catalogue annonçant les lampes demandées.

-Le 3 juillet 1940 : le gardien Lindsay se plaint que les messages sont radiodiffusés une heure plus tôt que l'heure à laquelle les gardiens ont l'avis d'écouter.

-Le 28 avril 1941 : l'agent Kayne dit accepter de fournir une batterie rechargeable pour la radio, mais ajoute qu'on refuse de fournir un moulin à vent (wind charger) à toute station pour les recharger. Le gardien utilisant ce type de batterie devait donc s'en procurer un.

-Le 7 août 1942 : l'agent Kayne dit aux gardiens qu'ils ne semblent pas prendre au sérieux le système de contrôle d'urgence de guerre ; il avait pu vérifier, car un accusé-réception avait été demandé dans un message transmis aux gardiens de phare par radio.

-Le 15 mai 1944 : en réponse à un message aux gardiens de phare les enjoignant d'écouter les instructions radiodiffusées au poste C.B.A. de Sackville (NB), le gardien affirme que son appareil récepteur ne capte pas ce poste pendant le jour et que pendant la nuit, il y a souvent des interférences causées par les postes américains.

-À quelques reprises dans les années 1950, le gardien écrit qu'il ne donne aucun rapport, car la ligne téléphonique sur laquelle il est branché est dans un tel état qu'il ne pourrait faire un appel longue distance.

-En juin 1957, le ministère de la Défense nationale veut faire un grand exercice pour permettre aux observateurs de mettre en pratique leurs apprentissages et pour estimer la contribution des observateurs terrestres dans le système de défense. L'opération, appelée Ciel clair, est considérablement réduite pour cause de mauvaise température, ce qui amène le commandant Veasey à affirmer le 2 juillet 1957 que « le nom de l'Opération n'est pas très approprié ».

- **Conclusion**

Que faut-il retenir de la participation de ces volontaires à la défense du pays, et plus particulièrement, les gardiens de phare ? Les uns parleront d'un accomplissement remarquable par des volontaires attentifs et dévoués alors que d'autres, surtout pendant la Seconde Guerre mondiale, auront une opinion plus critique et parleront d'un pays qui a dû pallier par des moyens plus ou moins efficaces l'absence d'une véritable

préparation à l'état de guerre. Cette surveillance a eu un effet de prévention plutôt que de détection de l'ennemi et d'aide pour des avions et vaisseaux alliés en difficulté.

Pour les gardiens de phare, ces exigences définies comme pouvant se faire sans entraver l'exercice de leurs tâches ordinaires, s'ajoutaient à une surveillance continue et à une fonction déjà lourde en l'absence de moyens et de soutien adéquats.

#### **NOTES**

1- Il faut ici se souvenir que l'électrification du phare de l'île Verte ne s'est produite qu'en 1961, soit après la période ici étudiée.

2- Voir Fillion, N. (2008). *Les tours de guet de Sainte-Flavie*. *L'Estuaire*, No 68, 38–43.

3- Voir à ce sujet le dossier *La bataille du Saint-Laurent*, *Magazine Gaspésie*, 40 (1), pp. 10–35 ; ainsi que Trépanier, I. (1984) « 1942 : la bataille du Saint-Laurent ». IX (3), pp. 85–96.

4- O'Brien, A. W. (1942) « 'Looking for troubles », *The Standard Photonews*, 20 juin 1942, pp. 1–6

### **Rétrospective journalistique :**

En lien avec le texte de M. Jocelyn Lindsay, nous pouvons lire dans le journal :  
*LE SOLEIL* du 17 juillet 1945 :



## Un rendez-vous de la culture maritime reporté

(Par : Jean Cloutier)

- **Un passé maritime**

Même si notre devise est : « Je me souviens », je crois que nous avons oublié qu'avant d'avoir une culture québécoise, nous avons une culture maritime. Nous sommes majoritairement des descendants d'immigrants arrivés par bateau de France, d'Angleterre, d'Irlande et de plus loin encore. Et par la suite, notre pays s'est construit grâce à ce moyen de transport qu'est le bateau. Environ 70 % des villes et villages du Québec longent le Saint-Laurent, ce n'est pas l'effet du hasard. Ce fleuve était notre autoroute balisée par les phares, ce fleuve nous nourrissait, ce fleuve nous permettait d'échanger entre les villages les différentes denrées que pêcheurs et cultivateurs produisaient. Chaque communauté possédait son quai, qui devenait un carrefour commercial lorsqu'un bateau y accostait. Il y a eu des goélettes de construites dans presque toutes les régions côtières sans oublier les lignées de marins, de capitaines, de pilotes et de gardiens de phare qui sont issues de la plupart des municipalités côtoyant le fleuve.

Ce fleuve était et est toujours la voie rapide pour exporter des matières premières vers l'Europe. Pour répondre à la demande de l'exportation, entre chacun des quais du port de Québec nous retrouvons un chantier naval. Nous sommes même devenus une puissance mondiale dans la construction navale aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles. Sur les vieilles photos ou cartes postales des villages du Saint-Laurent, nous pouvons constater que ça foisonne d'activités et d'industries le long des berges. Sur les grèves qui longeaient le promontoire de Québec avant la construction du boulevard Champlain, les cours arrières de chacune des demeures possédaient un petit quai avec une barque ou une chaloupe.



Carte postale de l'église Notre-Dame-de-la-Garde, situé aujourd'hui près du Boul. Champlain



Nous étions des marins, des pêcheurs, des débardeurs et des constructeurs de navires. Puis, l'autoroute et le transport par camion sont arrivés ayant pour résultat de faire disparaître les goélettes. Il n'y avait à ce moment-là plus de raison de construire des bateaux et les quais ont été abandonnés. Ils ont dépéri et ont été démantelés. Par la suite, les navires en acier qui ont monopolisé notre cours d'eau ont arboré des drapeaux étrangers, les nouveaux marins arrivaient aussi d'outremer et par conséquent nous avons tourné le dos au fleuve et notre passé maritime est tombé dans l'oubli

- **Qu'est-ce que la culture maritime ?**

Tout ça, c'est bien beau, c'est notre histoire, mais la culture maritime, c'est quoi exactement ? La culture en général peut se décrire comme « ce qui est commun à un groupe d'individus » ou comme « ce qui soude ce groupe d'individus ». C'est-à-dire, ce qui est appris, transmis, produit et créé. La culture peut être considérée comme l'ensemble des traits distinctifs qui caractérisent un groupe social.

Elle englobe : les arts, les chants, les danses, les lettres et les sciences, les modes de vie, les métiers et leurs outils, les lois, les systèmes de valeurs, la gastronomie, les jeux, les coutumes, les traditions, les mythes, les contes, les légendes et les croyances. Les témoignages, les captations de technique et de savoir-faire, les documents écrits et les photos d'archives. Nous parlons également de Patrimoine immatériel ou de Patrimoine vivant.

Dans le cas de la **Culture maritime**, il ne manque pas de sujets ! L'art des nœuds, les gravures sur les dents de baleine, la peinture, les maquettes de bateaux, les bateaux en bouteilles, les chants marins, l'art de la navigation, l'utilisation des instruments de navigation d'une autre époque, l'art de sentir la mer, la météo et les courants, les techniques de pêche ancestrales, les métiers maritimes disparus et leur savoir-faire comme celui de gardien de phare ou encore les différentes techniques utilisées dans la construction de navire en bois. Les traditions, les croyances et les légendes de la mer sont nombreuses sans oublier le parler des marins rempli de mots et d'expressions tellement précis et colorés qu'aujourd'hui, même les terriens utilisent couramment ce vocabulaire venant de la mer sans le savoir.

- **Pourquoi un rendez-vous de la culture maritime ?**

Parce qu'il n'est pas trop tard pour se rappeler notre passé maritime. Parce qu'il y a encore des gens vivants qui sont porteurs de traditions et de connaissances de cette culture maritime. Parce que le passé est garant de l'avenir et savoir d'où nous venons nous permet de savoir où nous allons. Dans les écoles, la majorité des étudiants ne savent pas qu'ils ont accès à des centaines d'emplois et de professions en lien avec le

fleuve et la navigation. Si notre rapport avec le fleuve et notre culture maritime avait perduré, aujourd'hui, les différentes compagnies maritimes et la garde côtière ne seraient pas toutes à se plaindre qu'ils ne trouvent pas de marins pour occuper les différents postes sur leurs navires.

À la fin du mois de mai, il devait y avoir à Tadoussac la deuxième édition du **Rendez-vous de la culture maritime** dont le thème était : « Phares du Saint-Laurent ». Toutefois, à cause de la pandémie actuelle, cet événement unique a été reporté au printemps 2021. Je vous laisse quand même consulter la belle programmation qui avait été prévue (sujette à changement pour l'année prochaine) au :



[www.rdvculturemaritime.org/programmation2020](http://www.rdvculturemaritime.org/programmation2020)

Nous vous invitons aussi à vous abonner à la page Facebook de l'événement et à l'aimer... (Liker !) pour rester informé des nouvelles dates et autres informations pertinentes sur :

[www.facebook.com/rdvculturemaritime](https://www.facebook.com/rdvculturemaritime)

## **ERRATUM dans le *Bulletin* No 29**

(Par : Jean Cloutier)

Une erreur s'est glissée à la page 12 du dernier *Bulletin des amis des phares* (No 29, automne 2019). La dernière photo de l'article identifiée « Le débarcadère réparé » nous montrait la structure en mauvais état avant les travaux de réfection. Voici la photo avant les travaux et celle après les travaux qui auraient dû être affichées. Nous sommes désolés de cette erreur et nous nous excusons auprès des Amis du Port-Joli.



## **Les phares du Saint-Laurent viennent à vous**

(Par : Patrick Matte)

En ces temps de confinement, il s'avère de plus en plus évident que la saison touristique 2020 sera bouleversée par la situation actuelle. Plusieurs gestionnaires ont déjà annoncé que leur station de phare resterait fermée. D'autres sont en réflexion pour trouver une façon d'offrir un minimum d'activités tout en assurant la sécurité de tous.

Lors du lancement de l'affiche des phares du Saint-Laurent, je m'étais engagé à donner un montant à la Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent pour chaque affiche vendue. En début d'année, j'ai pu leur remettre un premier chèque de 412,30 \$ pour aider les gestionnaires à poursuivre leur mission.

### **Un appel à tous**

Avec la fermeture dans les prochains mois de plusieurs points de vente, c'est un défi de continuer à vendre l'affiche. C'est pourquoi je fais appel à vous, amis des phares. Si vous lisez le bulletin et que vous n'avez pas encore votre affiche des phares, c'est le moment de la commander en ligne. Grâce à cet achat, vous montrez votre attachement



et votre soutien envers notre patrimoine maritime et vous apportez une aide précieuse en ces temps difficiles. En retour, vous recevrez une fenêtre vers nos 45 phares qui vous permettra de rêver à vos prochains voyages vers des lieux maritimes.

Pour commander, visitez la page de l'[affiche des phares du Saint-Laurent](#).

Si vous n'êtes pas à l'aise avec la commande en ligne, [écrivez-moi](#) et on trouvera une autre option.

Maritiment votre.



## **Nouvelles de dernière minute pour la saison 2020 et COVID-19**

Comme partout ailleurs, les stations de phare qui donnent accès au public doivent modifier leurs façons de faire en cette période de pandémie. Il est très difficile de respecter la distanciation sociale en se rendant à une station de phare dans un petit bateau ou en montant les escaliers exigus d'un phare pour aller s'entasser dans une lanterne qui n'a guère plus de 4 mètres de diamètre. Sans oublier qu'après chacune des visites avec un petit groupe il faudrait désinfecter la rampe d'escalier et tous les autres endroits de la station qui sont ouverts au public.

Pour ces raisons, le **Gîte et le musée du phare de l'île verte** n'ouvriront pas cette année. Le **phare du Pot à l'Eau-de-Vie** sera également fermé au public pour toute la saison.

Au **phare de Pointe-au-Père**, le phare sera fermé pour la saison. Mais ils travaillent activement à modifier l'offre aux visiteurs afin que des guides puissent offrir des visites animées en bas du phare et autour des bâtiments de la station. Les expositions seront ouvertes et respecteront les mesures de distanciation actuelles (2 mètres, gel

désinfectant disponible à plusieurs endroits, flèches pour indiquer le sens des visites, etc.).

Le **phare de Cap Madeleine** sera ouvert avec certaines restrictions et de la mi-juin à la fête du travail des repas pour apporter seront offerts.

Comme mentionné plus haut, certaines stations de phare n'ont pas encore pris de décision. Il est possible que des restrictions et des fermetures s'ajoutent d'ici le mois de juin. Nous vous encourageons donc à visiter le site internet de chacune des destinations touristiques que vous prévoyez visiter lors de la planification de vos vacances.

Nous vous souhaitons malgré tout un bel été en santé !

### **OZÉNI-PHARE DELISLE**

(Par : Jean Cloutier)



## 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](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 de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à l'adresse suivante : [corporation@routedesphares.qc.ca](mailto:corporation@routedesphares.qc.ca)

### Comité du *Bulletin des amis des phares* :

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

Révision linguistique :

*Marie-Christine Payette*

819 523-6243

[info@lestraductionsdemarie.ca](mailto:info@lestraductionsdemarie.ca)

<http://www.lestraductionsdemarie.ca>

### Remerciements

Nous désirons remercier nos collaborateurs non gestionnaires de phare pour leur participation très appréciée. À noter. Que M. Jocelyn Lindsay et M. Roger Chouinard sont des descendants de gardiens de phare. Mme Lise Cyr est à la retraite de Parcs Canada où elle a fait la mise en valeur de plusieurs phares du Saint-Laurent.