

LE   **BULLETIN**

DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 32

Printemps 2021



Dans le Journal du gardien du phare, ce mois-ci nous avons :

Mot de la présidente	Pages : 1, 2
Des investissements... de démolition fédérale	Pages : 2 à 6
Des résidences pour loger les gardiens de phare	Pages : 6 à 18
Peinturer en rouge et en blanc sans se peindre dans le coin	Pages : 18 à 27
Emploi étudiant : Gardien de phare	Pages : 27 à 35
Femme et phare : Johanne Grenier	Pages : 35 à 38
Une nouvelle affiche et un nouveau collaborateur	Pages : 39 à 41
Pointe-des-Monts, au-delà du phare	Pages : 42, 43
Rétrospective journalistique	Pages : 44, 45
Ozéniphare Delisle	Page : 45
Notre page Facebook	Page : 46
Comité du Bulletin	Page : 47

En page couverture

Le phare de l'île Rouge, construit en 1848 avec de la pierre de Deschambault, dont les carrières principales se trouvaient à Saint-Marc-des-Carières dans le comté de Portneuf. Photo : Jean Cloutier

Mot de la présidente

Bonjour Amis des phares du Québec,

La saison touristique 2020 a été très particulière en raison de la COVID-19. Même si nous avons reçu plus de touristes dans nos régions, ce fut une saison difficile pour bien des sites touristiques et les contraintes n'ont pas aidé. Plusieurs ont dû renoncer à leurs activités et d'autres avaient des activités restreintes. Les activités de la journée des phares ont dû être annulées un peu partout.

La 20^e assemblée générale annuelle, qui devait avoir lieu à Métis l'automne dernier, a dû être reportée à l'automne 2021 et se fera très probablement à Métis si tout va bien, nous vous tiendrons au courant. Entretemps, le conseil d'administration élu en 2019 restera en place jusqu'à notre prochaine assemblée générale.

Il a été décidé par le conseil d'administration de la Corporation que les membres gestionnaires et non gestionnaires de phares ne seront pas obligés de renouveler leur adhésion pour 2021. S'ils le désirent, ils pourront le faire en envoyant leur renouvellement à l'adresse sur notre site <http://www.routedesphares.qc.ca> sous l'onglet « Devenir membre ». Il n'y aura pas d'envoi par courriel pour vous rappeler de renouveler.

Cette année, nous continuerons de travailler avec les gestionnaires de phares et 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. Nous espérons que vous pourrez quand même faire des activités sur vos sites et recevoir les touristes cet été. Je vous souhaite un beau printemps et un bel été rempli d'espoir malgré la crise que nous traversons, en espérant que nous pourrions reprendre nos activités cet été et que ce soit une excellente saison touristique.

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



Des investissements... de démolition du fédéral sur nos sites de phare

(Par : Jean Cloutier)

Depuis la conclusion de la loi S-215, dite Loi de protection des phares patrimoniaux, le gouvernement fédéral continue d'exercer la conservation du patrimoine en les abandonnant aux intempéries et en entreprenant un programme de démolition des structures. En 2020 et 2021, trois stations importantes faisant partie de notre patrimoine maritime subissent le pic des démolisseurs : l'île du Corossol, l'île Rouge et le Rocher aux oiseaux. Bien qu'en principe, les tours seront « conservées » jusqu'à ce qu'elles tombent par elles-mêmes, tous les autres bâtiments et structures qui font foi de l'évolution de l'histoire de ces phares disparaîtront, annihilant également le mode de vie des gardiens et de leurs familles.

L'île du Corossol en face de Sept-Îles doit son nom à l'échouement du vaisseau français LE COROSSOL à l'automne 1693. La navigation difficile de cette région incita la maison de la Trinité de Québec d'y construire en 1870, le 2^e phare sur la rive nord. (Après le phare de Pointe-des-Monts 1830).

La première maison-phare fut incendiée en 1872, mais la région avait grandement besoin de cette aide à la navigation, elle fut donc reconstruite les années subséquentes. Dès 1903, un signal de brume à bombes explosives se fait entendre toutes les dix minutes et est remplacé en 1906 par une corne de brume à air comprimé. Plusieurs améliorations et bâtiments vont s'ajouter par la suite : dépôt à huile, hangar d'entreposage, appareil de hissage, etc.

Avec le développement du commerce maritime à Sept-Îles et l'augmentation du nombre de navires, le phare fut remplacé en 1953 par une nouvelle structure en béton armé, accompagnée d'une maison pour le gardien et une autre pour son assistant. En 1972, le signal de brume est automatisé et quelques années plus tard une tour métallique à claire-voie remplace le phare. Finalement toute la station est automatisée.

Cette île avait été désignée refuge d'oiseaux migrateurs en 1937 et demeure aujourd'hui l'un des plus importants sanctuaires d'oiseaux marins protégés de l'est du Canada. Par le fait même, ce site de nidification est interdit d'accès depuis le départ du dernier gardien en 1985.

La feuille de route historique de ce phare nord-côtier ne se termine pas là, car en 2020, après plusieurs années de négligence par son propriétaire, le gouvernement fédéral y investit enfin des sommes importantes pour de mauvaises raisons toutefois. En effet, au lieu de réparer, restaurer et entretenir les bâtiments, il procède au démantèlement d'une partie des infrastructures du site. Et il ne faut surtout pas s'attendre à un changement d'attitude de sa part, car les journaux nous informaient que les travaux n'avaient pas touché le phare qui était jugé dans un état stable selon la dernière inspection. Donc, ils préfèrent le laisser dépérir jusqu'à ce qu'il soit dans un état instable et pourront ainsi le détruire en disant qu'ils n'avaient pas le choix. Ce fut la façon de faire pour plusieurs autres infrastructures de notre patrimoine maritime.



Travaux à l'île du Corossol. Source : Le Journal de Québec 20 septembre 2020

Mais ce n'est pas tout ! Notre gouvernement doit être en surplus budgétaire, car il a aussi fait des investissements majeurs pour faire table rase, au milieu du golfe du Saint-Laurent, dans une autre réserve d'oiseaux sur un caillou inaccessible. C'est plus précisément sur le Rocher-aux-Oiseaux, aux Îles-de-la-Madeleine que l'opération de nettoyage a eu lieu. L'hélicoptère étant le seul moyen de s'y rendre, nous pouvons



facilement imaginer la facture du démantèlement de tous les bâtiments, pour ensuite sortir les débris et matériaux, ne laissant que le phare en place.

Jamais deux sans trois... Un autre site de notre richesse patrimoniale devait aussi se voir dépouiller de tous ses bâtiments en 2020 : le phare de l'île Rouge, situé au centre du fleuve, au beau milieu du parc marin Saguenay/Saint-Laurent, entre Tadoussac et l'île Verte. Par manque de temps ou de soumissionnaires, les travaux n'ont pas encore débuté, mais se feront possiblement cette année.

Utilisation de l'hélicoptère à Corossol. Source : Le journal de Québec 20 septembre 2020

Dans le devis de 177 pages (Travaux de démolition de bâtiments, île Rouge, Québec), nous pouvons y lire que le seul investissement qui doit être fait sur le phare lui-même se limite au changement d'un carreau de la fenêtre qui est cassé. (Page 9). Pour nous démontrer comment ce phare est important pour notre patrimoine commun et qu'ils n'ont aucune intention de le restaurer ou de l'entretenir, nous pouvons y lire à la page 2 :

*« Limiter l'accès au phare à l'aide d'une clôture simple dont les dessins d'atelier devront être soumis et approuvés par le représentant du ministère. **L'objectif** de la clôture est d'aviser les visiteurs du potentiel danger du détachement de débris de la structure du phare. »*

Clôturer au lieu de restaurer... C'est ça la solution !

Ce document contient des pages et des pages de recommandations et de procédures en lien avec la protection de l'environnement, les plantes et les oiseaux lors des travaux de démantèlement et de la disposition des déchets et des rebuts de démolition. Nous pouvons y retrouver des calendriers d'exécution des travaux, des listes d'exigences, des recommandations en santé et sécurité lors des travaux, mais pas grand-chose à propos d'une surveillance archéologique...

Pourtant, ils citent (pages 119-120) que le secteur du phare de l'île Rouge est identifié dans le Répertoire canadien des lieux patrimoniaux et on retrouve son importance également dans le répertoire du Patrimoine culturel du Québec. Le phare est un édifice fédéral du patrimoine désigné comme reconnu en raison de son importance historique... L'utilisation humaine historique de la zone d'étude rend la présence d'artéfacts ayant une valeur patrimoniale plausible... Mais à part des recommandations en annexe et des bons vœux, il n'y a pas de planification tangible d'une surveillance archéologique organisée lors des travaux.



Le site du phare de l'Île Rouge. Photo: Jean Cloutier

Il est facile de comprendre qu'après le départ des gardiens de ces trois phares et avec autant d'années sans entretien, ces bâtiments soient en fin de vie et irrécupérables. Mais nous pouvons quand même nous poser des questions à propos de cette situation inacceptable :

1. Suite au départ des gardiens, pourquoi le gouvernement fédéral n'a pas fait l'entretien nécessaire de ces stations de phares au fil des ans dans le but de conserver notre patrimoine maritime laurentien ? Pourtant, lorsqu'il faut sauver des infrastructures militaires, c'est une autre histoire. Exemples : Lieu historique national du Fort Anne, les citadelles, les tours Martello, les blockhouses, des magasins militaires, etc. Même en 2015, le gouvernement du Canada a investi 10 millions de dollars dans les lieux historiques nationaux de Fort Rodd Hill et du phare de Fisgard en Colombie-Britannique. Le phare de Fisgard (1860) est le plus vieux phare de la côte Ouest, toutefois, lors de sa construction nous avons déjà une dizaine de phares sur le Saint-Laurent, aussi importants que lui, sinon plus, dont le phare de l'île Rouge et de Cap-des-Rosiers. Mais il semble qu'ils ne soient pas assez importants pour y faire aussi des investissements.

1. Par manque de vision à long terme et après 35 ans de laisser-aller, ces bâtiments de bois étaient maintenant pourris et tombaient en ruines. Ils étaient tous sur des îlots faisant partie de sanctuaires d'oiseaux, non accessibles au public. Ces voisins aviaires qui ont côtoyé ces bâtiments délabrés depuis des dizaines d'années ne se préoccupaient pas tellement de l'état des lieux. Donc, pourquoi investir maintenant des sommes d'argent importantes pour le démantèlement de ces infrastructures qui ne dérangent personne alors qu'il serait plus judicieux d'utiliser ces deniers publics pour restaurer et sauver des phares qui ne sont pas sur des îles, qui sont accessibles au public et qui en ont besoin... comme le phare de Cap-des-Rosiers ?

1. Ici sur le Saint-Laurent il n'y a pas d'argent pour l'entretien de nos phares, mais il ne faut pas oublier que ce même gouvernement, avec nos taxes et nos impôts, entretient encore des sites de phare automatisés en Colombie-Britannique et à

Terre-Neuve. Sans oublier qu'il paye également des salaires à des gardiens de phare qui ne font que de la surveillance et un minimum d'entretien, car ces phares sont automatisés. Il n'y a donc rien à garder. (Voir Bulletin No 19, automne 2014)

C'est désolant de constater comment notre patrimoine maritime a si peu d'importance aux yeux de notre gouvernement fédéral et comment ce même gouvernement qui n'a jamais d'argent pour en faire l'entretien réussit à trouver du budget quand c'est le temps de tout détruire.

Des résidences pour loger les gardiens de phare

(Par : Jean Cloutier)

Les phares du Saint-Laurent ! Ces tours majestueuses en pierre, en béton ou en bois ont guidé les marins sur ce fleuve aux mille dangers depuis 1809. L'image idyllique d'une belle structure blanche et son gardien sur la passerelle scrutant l'horizon de sa longue-vue nous fait souvent oublier que ces stations de signaux maritimes étaient des milieux de vie allant au-delà de la tour lumineuse. Plusieurs bâtiments faisaient partie des infrastructures nécessaires aux opérations quotidiennes. L'organisation spatiale des sites de phare comptait, entre autres, la cabane du criard, le hangar à pétrole, les poudrières, la grange, le hangar à bateau, mais surtout la demeure du gardien et plus tard celle de l'assistant-gardien.

La Maison de la Trinité de Québec fut créée en 1805. Son mandat était d'organiser le trafic maritime sur le fleuve par la construction de phares aux endroits nécessaires, la mise en place et l'enlèvement des bouées et le curage des sables et autres obstacles. L'année suivante il a été décidé d'implanter un premier phare sur l'île Verte. La tour de pierre de 15 pieds (4,57 m) de diamètre et 40 pieds (12,2 m) de hauteur n'offrait que deux étages sous la lanterne sans compter le rez-de-chaussée. Heureusement, trois années se sont écoulées avant que le système lumineux n'arrive d'Angleterre et ne soit installé. Ce délai a permis au futur gardien d'échanger plusieurs lettres avec l'administration pour leur faire comprendre qu'il était impossible que lui et sa famille cohabitent dans un espace aussi restreint avec l'équipement, le matériel et les barils d'huile de baleine. Il réclamait alors la construction d'une maison. (1) Il a finalement reçu l'autorisation et les matériaux pour construire lui-même sa petite maison durant l'automne 1809. C'était une maison de 25' X 21' (7,6 m X 6,4 m) en planches de bois, située légèrement à l'ouest du phare. En 1817, à la suite de multiples demandes, cette petite demeure fut agrandie de 24 pieds (7,3 m) carrés de façon à mieux se loger avec ses 7 enfants. Dans le premier rapport d'inspection des lieux, il est inscrit que la maison était très près du phare et que dans l'éventualité que le feu se déclare à celle-ci, l'élément destructeur pouvait facilement se propager au phare. (2)

Vingt-neuf années se sont passées avant qu'un deuxième phare soit construit sur la rive de notre somptueux fleuve. Cette fois-ci c'est à la Pointe-des-Monts sur la côte nord qu'une tour de pierre de sept étages fut érigée. L'ouvrage se décrit comme une tour légèrement conique de 90 pieds (27 m) de haut avec un diamètre de 40 pieds (12 m) à la base et de 22 pieds (6 m) sous la lanterne. L'épaisseur des murs varie de



6 pieds (1,8 m) à la base et diminue progressivement jusqu'à 2 pieds (0,6 m) au sommet. Il avait été prévu dès sa conception que le gardien y habite avec sa famille. Au rez-de-chaussée, sur un plancher de grosses dalles de pierre, il y a l'âtre, qui est le cœur de la cuisine meublée d'une grande armoire, d'une table et de chaises. À côté de l'âtre, une petite porte de fonte donne accès au four à pain. Puis, pour atteindre chacun des étages, l'imposant escalier courbé longe le mur de la tour. Muré de planches du côté intérieur, une porte au bas de chaque palier assure un minimum d'intimité. Il va sans dire que chacune des pièces est amputée de cet espace nécessaire à gravir la tour. Ce n'est pas tout, car un autre dispositif passe du plafond au plancher et encombre le milieu de chaque chambre. Une cage de bois guide la descente du système de poids sur câbles d'acier permettant la rotation de la lumière. (3)

Le phare de Pointe-des-Monts : Journal L'Opinion Publique 18 octobre 1877.



Le four à pain et l'âtre au rez-de-chaussée de la tour. Escalier avec porte à l'étage. Photos: J. Cloutier

Il y a quand même quelques fonctionnalités et chaque niveau est pourvu d'une grande armoire taillée à même la maçonnerie. Un foyer au troisième étage et un autre au cinquième permettent de mieux distribuer la chaleur... et souvent la fumée aussi. À ce moment, il faut ventiler et ouvrir les grandes fenêtres se trouvant au fond des profondes embrasures. (4)

Une tour de pierre sur le bord de la mer ou une grotte dans la montagne ont en commun les mêmes inconvénients, soit le froid et l'humidité rendant l'endroit difficile à chauffer et complètement insalubre pour ses occupants.

En 1850, une maison pour les naufragés a été érigée à proximité de la tour, mais le gardien n'avait pas le droit de l'utiliser même en hiver alors qu'il n'y avait pas de navigation donc pas de naufrage. L'arrivée de la télégraphie a sonné le glas du réseau de dépôts de provisions et d'habitations à l'intention des naufragés. Il était donc permis aux occupants du phare de se reloger dans cette maison en 1889, car celle-ci n'était plus utilisée. Une maison mieux appropriée a été reconstruite en 1911-1912. Le phare de Pointe-des-Monts fut le premier phare habitable du Saint-Laurent et au Québec au moins six de ces tours de pierre ont servi de logement aux gardiens et leurs familles. En plus de Pointe-des-Monts, les gardiens ont aussi habité dans les tours des phares de Pointe-Sud-Ouest, Anticosti (1831), de la Pointe-aux-Bruyères, Anticosti (1835), du Pilier-de-Pierre (1843), de l'Île Bicquette (1844) et de l'île Rouge (1848). (5) Ces malheureux locataires se plaignaient fréquemment des infiltrations d'eau, de la fumée, du froid intense et de l'humidité qu'ils avaient à supporter en habitant de tels monuments de pierre.

Le phare de l'île Rouge au milieu du fleuve entre Tadoussac et l'île Verte fut édifié en 1848. Ses murs sont en pierre taillée et cette tour s'élançait à 51 pieds (15,5 m) dans les airs avec une forme tronconique et un revêtement intérieur de brique réfractaire de grande qualité. L'organisation intérieure de l'espace avait été conçue pour accueillir les fonctions du phare, d'entrepôt et finalement de logement pour le gardien et sa famille. La vie y était difficile et l'âtre au niveau du sol n'arrivait pas à chasser l'humidité. Il faut dire que contrairement aux autres phares sa base n'était pas fixée au roc. En effet, pour implanter ce phare dans la rocaille, les galets et le sable, il fallut creuser le sol jusqu'à une profondeur de 20 pieds (6 m) et construire une fondation. Aux marées hautes il y a de l'eau dans la cave... Rien pour rester au sec!



Phare de l'île Rouge et la première maison. Coll: Jocelyn Lindsay

Après mûre réflexion et plusieurs plaintes reçues, les autorités ont fait construire une nouvelle demeure en 1850. C'était une maison en pierre à proximité du phare avec un passage donnant accès directement à la tour. Un élément architectural peu commun est

venu s'ajouter plus tard. C'est un élément, qui se retrouve également sur quelques stations de phares établies sur des îlots isolés, était la présence d'une petite chapelle annexée à la maison. Peut-être fallait-il prier un peu plus dans ces lieux pour une météo clémente ? Même en logeant dans une maison annexée au phare, la vie dans celle-ci n'était pas tellement plus confortable que celle dans la tour de pierre. Voici ce que le gardien de l'île Rouge écrit après son premier hiver à occuper la nouvelle maison.

« D'abord, à part de sa petitesse, je puis vous assurer qu'à sept à huit pieds du poêle, l'eau gèle à la glace et que dans les armoires les aliments gèlent également si bien que nous avons été obligés, le seize de décembre, de laisser ce logement pour nous réfugier dans la tour. Ainsi, Monsieur, je vous laisse à juger si nous pouvons avoir été confortablement logés, ayant une famille de treize personnes. » (Lettre du gardien 24 mars 1851) (6)

Les phares construits sur des îlots avec maison ou sans maison avaient tous le même problème : l'eau potable ! Pour remédier à la situation sur l'île Rouge, des réservoirs avaient été installés au bout des gouttières pour récupérer l'eau de pluie. Solution qui

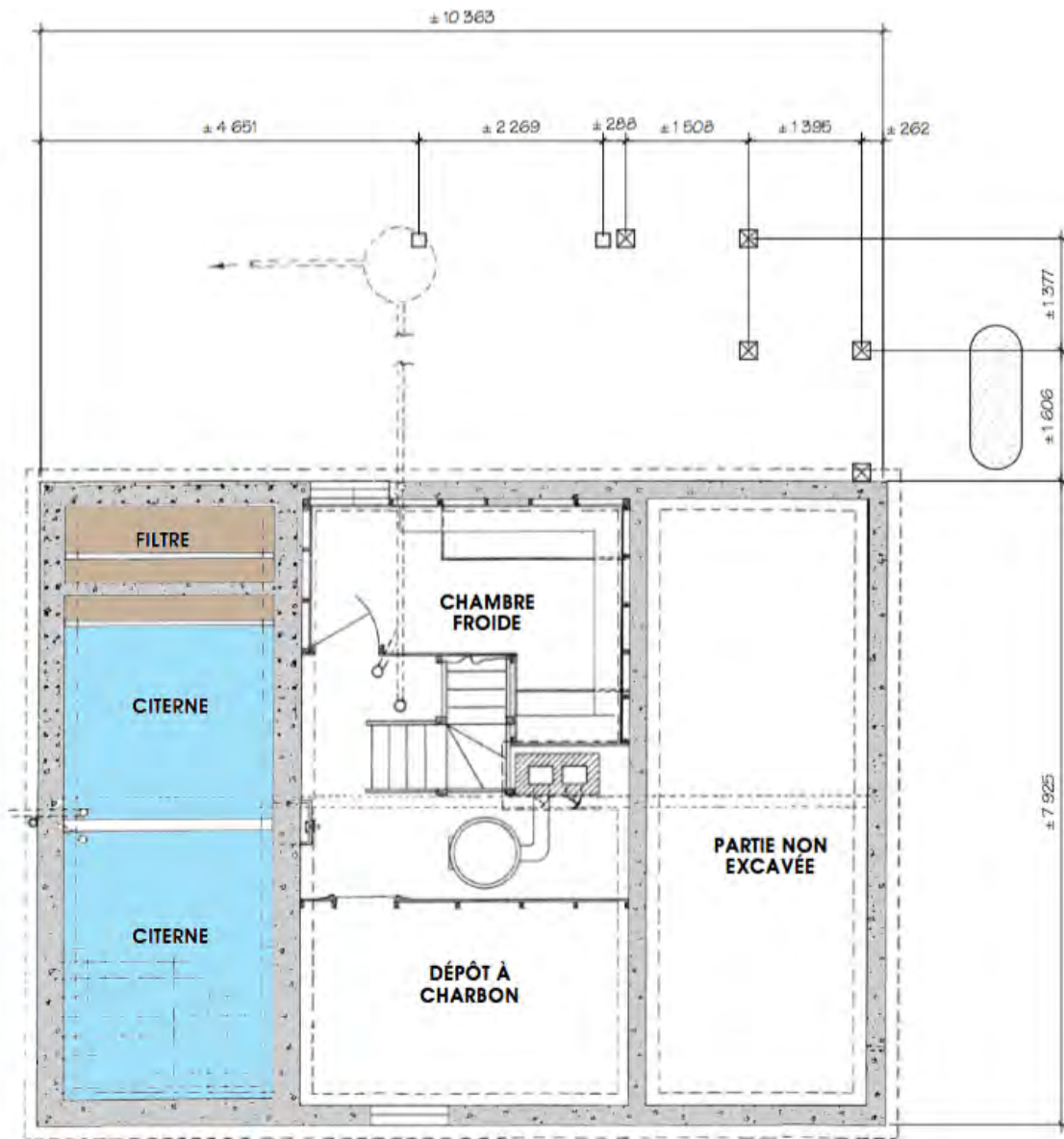


s'est avérée peu efficace, car ces îles abritent une grande quantité d'oiseaux de mer. Ceux-ci, souvent perchés sur le faite de la toiture déféquaient et l'eau récoltée par le gardien n'était donc pas propre à la consommation. Au phare de Pointe-des-Monts, dans le vide sanitaire sous la vieille maison du gardien, il y a encore cette cuve de béton qui servait de réservoir d'eau potable. Le gardien allait chercher de l'eau dans un ruisseau à proximité avec son cheval qui tirait un gros baril semblable à la récolte d'eau d'érable à la cabane à sucre. Il remplissait la cuve par une ouverture sur le côté de la maison.

Le transfert de l'eau potable dans la grande citerne du sous-sol de la maison du gardien à Pointe-des-Monts. Société historique de la Côte Nord, Coll: Pierre Frenette

Mme Galienne nous raconte que sur l'île du Corossol, en plus de l'eau des gouttières, l'hiver ils avaient près du poêle à bois un gros baril dans lequel ils mettaient de la neige qui fondait. Pour utiliser cette eau pour la consommation, ils la faisaient bouillir au préalable. Les maisons actuelles sur l'île Rouge, tout comme sur les autres îles, récoltaient encore l'eau de pluie avant leur fermeture. L'eau était acheminée vers une citerne en béton dans la cave, construite à même les fondations de la maison. Un autre compartiment bétonné contenait du sable permettant la filtration de l'eau. Il arrivait

quand même à certains endroits que cette citerne soit remplie lors des périodes de ravitaillement. (7)



Plan de la maison à l'île aux Perroquets où nous voyons la citerne et le filtre dans la fondation.
Coll : Jean Cloutier

L'utilisation des tours pour loger les gardiens et l'entrepôt semblait à l'origine, une solution économiquement intéressante, car elle proposait moins de bâtiments à construire et entretenir. Toutefois cette façon de faire fut un échec et ces stations ont toutes eu droit à une maison, redéfinissant alors la manière d'envisager les futures stations de phares.



Maison-phare de l'Île du Long Pèlerin en 1937. Archives Nationales du Canada

Un autre type d'habitation de gardien succéda en 1862 au fait d'habiter directement dans la tour. Les phares de l'île du long Pèlerin et de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie possédaient un phare en brique entouré de la demeure. Ainsi, la tour s'élevait depuis le centre du logis qui était recouvert de planches à clin peintes en blanc. La maison faisait 30 pieds et 6 pouces (9,3 m) carrés avec une toiture sur quatre versants, réduisant la prise au vent dans les faîtages. La même année, le même constructeur érigea un phare sur la grande île de Kamouraska et un autre sur les crans rocheux appelé les îlets de Bellechasse. Ces phares de moindres dimensions étaient de forme carrée, en bois et sur l'une des faces se prolongeait une petite maison. Rien d'extravagant et un espace très limité obligeait le gardien à utiliser aussi l'espace à la base du phare pour ses besoins familiaux. Ce dernier type de construction fut la norme pour les années qui ont suivi.

Avec la Confédération de 1867, le nouveau gouvernement créa le ministère de la Marine et des Pêcheries. Tout un défi attendait ce jeune ministère, car le pays avait grandement besoin d'améliorer son réseau de phares et d'aides à la navigation. Dans la décennie qui suivit, un chantier pancanadien pour ériger des phares permit de combler partiellement ce manque d'infrastructures. Le type de bâtiment adopté au Québec était en général, le phare de bois carré ou hexagonal avec petite maison attenante. La facilité de se procurer la matière première (le bois) dans toutes les régions et la rapidité pour élever cette construction simple étaient les principales raisons de ce choix architectural. Une précision s'impose ; le type de système lumineux des phares à cette époque était un assortiment de réflecteurs métalliques possédant chacun une lampe à huile. Une installation moyennement volumineuse et relativement légère pour la structure de bois du phare. Le nombre d'éléments (réflecteur, lampe et réservoir à huile) dépendait de l'arc d'horizon à illuminer. Par exemple, à l'île Verte le système comprenait 13 réflecteurs tandis qu'à Pointe-des-Monts il y en avait 16 et le phare de l'île Rouge qui devait être visible de toutes les directions possédait 24 réflecteurs.



Vieux phare-maison de Matane lors de la construction de la nouvelle tour en béton armé. Nous remarquons très bien le petit toit de la maison qui a la même largeur que le phare et l'ajout vers la droite jusqu'à la haute cheminée. Photo : Archives Nationales du Canada

Plus d'une vingtaine de phares furent érigés sur les rives et les îles du Saint-Laurent entre 1870 et 1880. Encore une fois, ce n'était pas la grosse qualité. Dès la première année, le gardien du phare de Métis se plaint de la petitesse des lieux en plus d'être extrêmement froid l'hiver. Quelques années plus tard, le département de la Marine fit ajouter une cuisine d'été de 20' X 18' (6 X 5,5 m). Même chose au phare de Matane dont le rez-de-chaussée faisait 18' X 30' (5,5 X 9 m), mais cette dimension incluait la base du phare de 18' X 18' (5,5 X 5,5 m). Dans la section réservée au phare, au deuxième étage, le gardien avait une chambrette qui lui permettait de faire le guet et d'accéder rapidement à la lanterne. Durant les premières années, le gardien se plaint aussi de l'exiguïté et de la mauvaise isolation de la résidence que le Ministère met à sa disposition. À l'hiver 1877, le gardien a été contraint, à cause du froid, de déménager dans une autre résidence du village. Par la suite le Ministère améliora l'isolation de l'habitation en plus d'y construire une nouvelle aile d'environ 30' X 12' (9 X 3,65 m). (8) Les rapports et lettres des autres phares de cette période font également allusion à des problèmes similaires que le Ministère a été contraint de réparer.

Le remplacement des systèmes d'illumination par des lentilles à échelons au début des années 1900 a forcé la démolition de plusieurs de ces phares de bois pour reconstruire d'autres structures pouvant supporter le poids de ces énormes lentilles déposées sur des bassins de mercure. C'est à ce moment que nous voyons apparaître les premiers phares en béton armé dans le paysage laurentien. Avec ces nouveaux phares, venaient

également des nouvelles demeures pour les gardiens. Les types de maisons correspondaient souvent à l'architecture des maisons que nous retrouvions dans les villages des régions concernées. En 1918-1919, lors de la construction des phares de béton sur l'île d'Anticosti à des endroits isolés, nous voyions apparaître un type de demeure inhabituelle : des duplex. Sous le même toit, la résidence du gardien et la résidence de l'assistant. Une idée ingénieuse qui a quand même fait place à deux résidences distinctes à la fin des années 1950.



Maison (Duplex) du gardien et de l'assistant-gardien au phare de Cap de Rabast, Anticosti.

Sur les autres stations de phares, il y avait une diversité dans la construction et les maisons s'élevaient avec toits à versant droits, toits à versants galbés, toits à deux versants avec demi-croupes et toits mansarde. Celles-ci offraient enfin les mêmes agréments que les résidences des villageois. Toutefois, même si l'électricité était arrivée dans la majorité des demeures, sur les stations de phares, loin des villages ou sur des îles, le poêle à bois et l'éclairage avec lampes à huile faisaient encore partie du quotidien des gardiens et de leur famille.

Les vents qui balayent le golfe du Saint-Laurent dans les saisons maussades peuvent aisément décoiffer les toitures des maisons sur le bord de l'eau. Par conséquent, le choix de l'architecture et l'angle de la construction par rapport aux vents dominants devaient être pris en considération. La qualité de vie des gardiens et leur famille s'était quand même grandement améliorée au fil des ans.



Phare de la Martre ainsi que la maison et son toit avec demi-croupes. Coll: j. Cloutier

Il y avait pire et plus isolé que vivre aux grands vents sur des îles sur le Saint-Laurent. Les piliers-phares sont des phares dont la structure prend assise sur un haut-fond. Donc, pas sur une pointe de terre ou une île, mais bien sur le fond marin. C'est pourquoi toutes ces structures émergeant de l'eau ont été précédées par des bateaux-phares. Un bateau-phare, ou phare flottant comme son nom l'indique était une embarcation ancrée à un endroit où la technologie de l'époque ne permettait pas d'y construire un phare. Là aussi, un lieu de vie pas très agréable, à se faire brasser et rouler au gré de la marée et des vagues du mois d'avril à décembre loin de sa famille, cloîtré dans une boîte de métal offrant peu de confort.

En 1899 et en 1902, deux caissons ont été construits pour remplacer les bateaux-phares de la Traverse St-Roch. Une faible profondeur d'eau permettait une construction assez simple. La base de la structure était composée de grosses pièces de bois comme des anciens quais, ballastées avec des pierres et recouvertes de plaques de métal pour résister à la glace. Des petites constructions habitables chapeautaient ces quais isolés afin de pouvoir y loger le gardien et son assistant. Sur le dessus de cette petite maison, une lanterne rouge abritait le précieux système lumineux. Le manque de commodité, comme à l'époque des bateaux-phares, obligeait les occupants à traverser régulièrement sur la rive sud en chaloupe se ravitailler en nourriture et en eau potable. Malmenés pendant quelques années par les courants et la glace destructrice, ces deux premiers piliers de la région furent démantelés quelques années plus tard. (9)

Les techniques de construction de ces piliers-phares ont évolué avec l'arrivée du béton armé. Le pilier-phare de Prairie (Île-aux-Coudres) : surnommé « la Bloque » par les insulaires, était formé d'une base conique octogonale en béton, coiffée d'une épaisse dalle qui lui donnait l'allure d'une galerie. La tour de service à deux étages, également en béton et peinte en blanc, contenait dans sa partie inférieure l'équipement du criard, les groupes électrogènes et les autres espaces de travail. Le second étage logeait les gardiens et le mécanisme de rotation de la lanterne. Cette dernière, également octogonale et construite en acier peint en rouge, surmonte le toit du bâtiment. Ce nouveau pilier-phare de Prairie a été mis en service pour la première fois au début de juillet 1931. En 1972, un second pilier est érigé pour remplacer le précédent, mais ce dernier était déjà entièrement automatisé et sans gardien.



Premier pilier-phare de l'Île-aux-Coudres. Archives Nationales du Canada

En 1955, c'est sur la batture de l'île Blanche, en face de Rivière-du-Loup, qu'un autre pilier est construit. Un caisson métallique mesurant 80 pieds (24 m) de diamètre à la base et 56 pieds (17 m) de diamètre à la promenade. On y ajoute un bâtiment de service constitué d'une tour carrée de quatre étages et au sommet une lanterne rouge pour le système lumineux. Les travaux sont finalisés au printemps 1956.

Dans la base en fuseau, il y avait les réservoirs pour l'eau et pour le diesel nécessaire aux génératrices. Un étage plus haut se trouvait la salle des machines ; moteurs diesel, génératrices et les compresseurs à air pour activer les signaux de brume. La cuisine, le salon et les chambres étaient répartis sur quatre étages. Une passerelle faisait le tour du bâtiment de béton et permettait de prendre l'air lorsqu'il ne ventait pas trop. Au début, le transfert des gardiens et le ravitaillement du phare se réalisent par bateau, avec toutes les difficultés et les risques que cela comporte, même dans les conditions les plus favorables. (10) En 1969, un hélicoptère est ajouté pour faciliter l'accomplissement

de ces tâches par la voie des airs. L'ajout de cette structure portante entraîne un repositionnement du système lumineux.

Pilier de l'Île-Blanche. Coll: J. Cloutier

Le dernier phare à être construit sur le Saint-Laurent fut également un pilier-phare. Le haut-fond Prince se situe à l'embouchure de la rivière Saguenay, à une distance de 4,3 miles (8 km) de Tadoussac et 3,3 miles (6 km) de l'île Rouge, située encore plus au centre du Fleuve. Lui aussi avec une base en forme de fuseau, mais au lieu d'un bloc appartement comme le pilier de l'île Blanche, la partie habitable était d'un seul niveau de forme cylindrique sous le pad de l'hélicoptère. Les composantes intérieures étaient sensiblement les mêmes qu'à l'autre pilier.



Pilier du haut-fond Prince. Photo : J. Cloutier

La vie à bord de ces piliers-phares pouvait être semblable à celle d'une prison au milieu de nulle part... Un ALCATRAZ de petit format ! Trois gardiens y assuraient la veille et l'entretien de l'équipement. Pas de famille avec eux et selon les époques, il y avait une deuxième équipe qui se remplaçait aux deux semaines. Très souvent, lorsqu'un des gardiens était de quart, les deux autres dormaient, alors ils se croisaient seulement lors des changements de périodes de travail. Ainsi, il y avait très peu de vie sociale et chacun faisait sa petite affaire, avait ses propres passe-temps pour occuper ses périodes libres et se cuisinait ses propres repas. Chaque gardien apportait ses provisions, sa nourriture, son linge et ses accessoires de menuiserie, de vannerie ou de lecture pour être autonome pendant ses deux semaines... de confinement. Et à l'époque, il n'y avait pas d'ordinateur, pas d'Internet et une seule télévision diffusant trois postes en noir & blanc.

De retour sur la terre ferme, c'est à la fin des années 1950 que la dernière génération de maisons de gardien fut construite sur la majorité des stations de phares. Même si plusieurs des maisons en place étaient encore en bon état et auraient pu être conservées plusieurs années, le Ministère en décida autrement... Cette fois-ci, ce changement n'était pas en raison d'une amélioration technologique, mais plutôt en raison des revendications de l'Association des gardiens. Depuis le tout début des phares sur le fleuve, les assistants-gardiens, lorsqu'ils n'étaient pas déjà un membre de la famille, étaient logés dans la maison du gardien. Ceci posait un problème lorsque l'assistant avait lui aussi une épouse et des enfants. Il lui était alors impossible de vivre avec eux pendant les longs mois de travail. L'Association des gardiens avait ainsi réclamé au Ministère l'ajout sur chaque site, d'une maison pour l'assistant-gardien. Ce faisant, il était peu envisageable de donner une belle maison toute neuve à l'assistant tandis que le gardien aurait demeuré dans la vieille maison un peu défraîchie. C'est pourquoi, encore aujourd'hui, vous pouvez admirer deux types de maisons sur plusieurs stations de phares qui sont pratiquement identiques d'une station à l'autre. La plus grosse des deux, une maison à deux étages était celle du gardien et l'autre, un étage ½ (des chambres dans la partie toiture) était celle de son assistant.



Site du phare de l'île Verte avec les 2 maisons construites en 1959. Photo : J. Cloutier

Plusieurs belles demeures anciennes des stations de phares ont été détruites lors de ce mouvement de modernisme et cet élan de destruction s'est poursuivi par la suite lors de l'automatisation des phares et le remplacement de certains phares par des tours à claire-voie. Nous avons malheureusement assisté à la disparition de la maison ancestrale du phare de l'île Verte qui avait été construite en 1832, la maison et la chapelle de l'île Rouge datant de 1850, la belle grosse maison du phare de la Martre, les belles maisons-phare de l'île du long Pèlerin, du Cap-aux-Oies et du Cap-au-Saumon... et plus encore !

En 2020, les bâtiments de la station de phare de l'île du Corossol ont été démantelés. Les stations de phares n'ayant pas été transférées à d'autres organismes lors de la cession des phares de 2010 à 2015 seront probablement rasées dans les années à venir. Le gouvernement a déjà annoncé son projet de faire aussi disparaître les

bâtiments sur l'île Rouge. Il n'y a plus de gardien de phare sur le Saint-Laurent depuis 1988 pour entretenir ces bâtiments et il ne nous reste que des souvenirs et des photos de leurs belles maisons ancestrales.

Références :

1. Archives du Port de Québec, fonds de la Maison de la Trinité ; lettre du 12 septembre 1808 de M. Charles Hambleton
2. Livre des procès-verbaux de la Maison de la Trinité de Québec, Rapport d'inspection 20 septembre 1810
3. Transcription de l'émission radiophonique à Radio Canada, Les Phares du Saint-Laurent, par Rodrigue Gignac, 3 août 1978, page 14
4. Normand Lafrenière, Gardien de phare dans le Saint-Laurent, un métier disparu : page 60
5. Normand Lafrenière, Gardien de phare dans le Saint-Laurent, un métier disparu : page 59
6. Archives du Port de Québec, fonds de la Maison de la Trinité ; lettre de M. Hubert Fraser à M. E.B. Lindsay. 24 mars 1851
7. Entrevue avec M. Mario Mercier, ex assistant-gardien : 16 juillet 2020
8. Rapport du ministère de la Marine et de Pêcheries, 1877
9. Cloutier & Charest, (2016) Les bateaux-phares du Saint-Laurent 1830-1963 : page : 229
10. Transcription de l'émission radiophonique à Radio-Canada, Les Phares du Saint-Laurent, par Rodrigue Gignac, 29 juin 1978, page 11

PEINTURER EN ROUGE ET EN BLANC, MAIS... SANS SE PEINTURER DANS LE COIN

(Par : Jocelyn Lindsay)

Avec raison, on associait souvent le travail de gardien de phare à trois activités prioritaires, soit allumer et éteindre la lumière, démarrer et interrompre le signal de brume, ainsi que garder dans le meilleur état de fonctionnement les appareils liés à ces deux tâches essentielles. On s'attendait aussi à ce qu'un gardien fasse un entretien constant des bâtiments et des lieux, comme un homme soigneux entretiendrait sa propre propriété. Le peinturage requis faisait partie de cet entretien. En prenant pour exemple le cas du phare de l'île Verte, nous montrerons l'importance qu'avait cette activité dans les tâches du gardien et de son assistant et comment elle fut l'objet de vives discussions entre le département de la Marine et l'Association des gardiens de phare.

Des règles générales...

Le document *Règlements et instructions pour la gouverne des gardiens de phare et des mécaniciens en charge des signaux de brume dans la puissance du Canada* (1), publié en 1904, nous sert ici de cadre de référence. Il existe des versions précédentes et postérieures de ce document, mais les points qui nous intéressent ici furent assez stables d'une édition à l'autre. L'article 94 donne les devoirs généraux des gardiens de phare. Ils « doivent en tout temps être prêts à remplir tous devoirs se rattachant aux réparations des phares ou appareils, l'entretien des feux, la conservation du matériel, la réparation et l'entretien en bon état des habitations, débarcadères, chemins, drains, clôtures et toute autre chose appartenant au ministère. »



Une ferme s'étant greffée au site du phare, cette photo prise en 1950 donne une vue de l'ensemble des bâtiments à entretenir. À cela s'ajoute l'amer en fond de terrain. Collection Georges Préfontaine

Point important, on ajoute que « le gouvernement juge que le salaire payé est une rémunération suffisante dans chaque cas pour couvrir le travail exigé autour de la station qui lui est confiée ». 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 pour mouvoir l'échafaudage seulement, mais il faudra une autorisation spéciale pour obtenir cette aide. S'il y a un gardien et un assistant, ils devront faire tout le peinturage sans aide extérieure (art. 68). Quelques règles ont trait à la gestion de la peinture. La peinture à employer sera fournie avec les approvisionnements annuels et aucun matériel ne sera acheté localement sans autorisation spéciale (art. 70). Autrement dit, le gardien doit prévoir les besoins en peinture à la fin de l'automne pour l'année suivante. Il faut s'assurer des approvisionnements reçus et les inscrire dans les rapports (art. 56). Le gardien est tenu responsable de la sûreté et du bon état de tous les approvisionnements (art. 57).

...et des obligations bien précises

Ces règles générales allaient être assorties de plusieurs commandes beaucoup plus précises :

- Une fois par année, la lanterne et ses dépendances doivent être grattées nettes de toute rouille et gonflements de peinture et repeintes en dedans et en dehors (art. 50).
- Le bâtiment du phare doit être tenu en bon état de réparation et repeinturé périodiquement par le gardien (art. 55).
- Le pont en dehors de la lanterne doit être fréquemment examiné et rempli partout avec de la peinture épaisse où c'est nécessaire (art. 55).
- Tout l'intérieur de chaque lanterne de phare au-dessus des allèges des fenêtres, y compris le faux toit, le ventilateur, cheminées devra être peinturé en blanc (art. 69).
- En plus de tenir propres les lanternes, phares, habitations et dépendances, ils doivent aussi entretenir les environs de leurs stations dans un état à faire honneur au gouvernement (art. 95).



Chauler les longues palissades faisait partie des « plaisirs » de l'été. Coll: Jocelyn Lindsay

- Les clôtures attenantes aux bâtiments seront proprement peinturées ou blanchies à la chaux (art. 95).
- La couleur d'une structure ne peut être changée sans autorisation (art. 96).
- S'il y a une chaloupe fournie par le gouvernement, le gardien doit la tenir en bon ordre, faire toutes les petites réparations et la tenir peinturée convenablement (art. 98).

La manipulation des produits

Avec les approvisionnements qu'ils recevaient, les gardiens devaient manipuler et préparer les produits à utiliser (peinture, huile, térébenthine, chaux). Ainsi, pour de la peinture rouge à appliquer sur une surface métallique, il fallait ajouter à la peinture du minium ou oxyde de plomb en quantité exacte, car si non employé immédiatement, le tout durcissait et devenait inutilisable. Pour enlever une peinture boursouflée ou

crevassée, rien de mieux qu'une lessive préparée de deux livres de potasse dissoute dans un seau d'eau avec une livre et demie de chaux. Et pour blanchir à la chaux, il fallait y aller de ce mélange : un demi-boisseau de chaux vive, un pot de sel, 3 livres de riz moulu, une livre de colle forte et de l'eau bouillante ; le tout devait être appliqué au pinceau à l'état chaud.

Malgré un habit bien convenable pour appliquer la chaux, il semble qu'il n'ait pas altéré le charme de l'assistant Gérard Dubé. Coll: Jocelyn Lindsay



Ajoutons que d'une façon surprenante, on y allait jusque dans le détail : par exemple, il ne faut jamais poser la deuxième couche de peinture tant que la première n'est pas complètement sèche (art. 71) ; avant de peindre par-dessus de la vieille peinture, toutes les saletés et graisses doivent être enlevées, sans cela la nouvelle peinture n'adhèrera pas (art. 72) ; il ne faut pas laisser les pinceaux sécher avec de la peinture dessus (art. 74).

On ne supposait donc pas que les gardiens de phare avaient un doctorat en peinturologie ! Faut-il rappeler que le rouleau à peindre n'était pas encore inventé, pas plus que la peinture qui allie l'apprêt et la première couche ? Et enfin, ajoutons que la saison pour appliquer les peintures extérieures était assez courte en ces régions très humides.

À l'île Verte, le décès accidentel de Gilbert Lindsay en 1885

Comme secrétaire de l'Association, R.W. Lindsay donna à l'agent des phares Kayne cette information sur ce qui arriva à son père 40 ans plus tôt en exécutant de tels travaux. « Voici l'histoire. Le 25 juillet 1885, il était sur un échafaudage retenu par deux palans et il était tout près et sous la galerie de la lanterne. Il était en train de poser des clous et de peindre le revêtement du phare, quand un fort coup de vent est survenu soudainement, déplaçant l'échafaudage de côté d'un coup sec, provoquant la perte de stabilité et d'équilibre de mon père, qui tomba sur le sol et écrasa son épine dorsale et tout son corps ; mais grâce à sa force physique exceptionnelle, il surviva pendant deux ans, au prix de souffrances atroces, et il mourut des suites de ce terrible accident. Inutile de dire que je n'oublierai jamais ces journées horribles et je ne souhaite pas voir la répétition d'un tel accident, non seulement pour ce phare, mais aussi à tous les autres. » (2) Il se permit même de conclure par une menace assez directe :

Construite par des gens de l'île, cette chaise servit à Gilbert Lindsay pendant les années qui suivirent son accident. On la retrouve encore au phare de l'île Verte

Photo Jean Cloutier

« Je tiens à vous aviser que si un tel accident devait se produire aux gardiens de ce phare en exécutant de telles réparations, vous pouvez être assuré que j'en tiendrais responsable le Département de la Marine ». En fait, puisque l'auteur de cette lettre était aussi secrétaire de l'Association, cette expérience teinta la position de l'Association à ce sujet.

Les visions non concordantes du Département de la Marine et de l'Association des Gardiens de phare

En fait, la position du Département de la Marine restera sensiblement la même que celle énoncée plus haut sur le partage des responsabilités en ce qui touche les travaux à exécuter. Une lettre du ministre adjoint E. Hawken fut envoyée à l'agent des phares à Québec le 18 mai 1923, avec l'intention de clarifier et de renforcer cette position

(3) :

- Aux endroits où il y a un gardien payé plein temps, le travail pour des réparations mineures doit être exécuté par le gardien, le Département fournissant les matériaux.
- Le gardien ne doit pas s'attendre à être payé pour ce travail et il doit utiliser les matériaux fournis par le Département.
- De telles réparations incluent des travaux comme réparer un plancher dans une habitation, fabriquer le plancher d'une galerie, faire des trottoirs, réparer une toiture, ajuster une fenêtre, poser une porte.
- L'intention n'est pas d'inclure des travaux difficiles et dangereux qui requièrent le travail de deux ou plusieurs hommes.

Il semble que dans les années qui ont suivi, on eut de la difficulté, dans des cas précis, à tracer la ligne entre ce qui devait être exécuté par les gardiens ou par des ouvriers de



métier. Règles non claires ? Particularités de chaque situation ? Niveau de compétence variable chez les gardiens ? Interprétation différente des règles par le Département et par l'Association ?

Ainsi, la peinture extérieure d'un phare assez élevé entrain souvent dans cette zone grise. Le secrétaire de l'Association donna comme exemple la situation à l'île Verte, où il fallait cette année-là réparer, reclouer et repeindre la couverture externe du phare, qui a une hauteur de 50 pieds (4). Devait-on considérer cela comme le travail régulier d'un gardien ou une tâche dangereuse à exécuter par des hommes de métier ?



Cet échafaudage accolé au nord du phare montre bien les risques auxquels étaient exposés gardien et assistant. Coll: Jocelyn Lindsay

En conséquence, l'Association développa un argumentaire fondé sur les éléments suivants (5) :

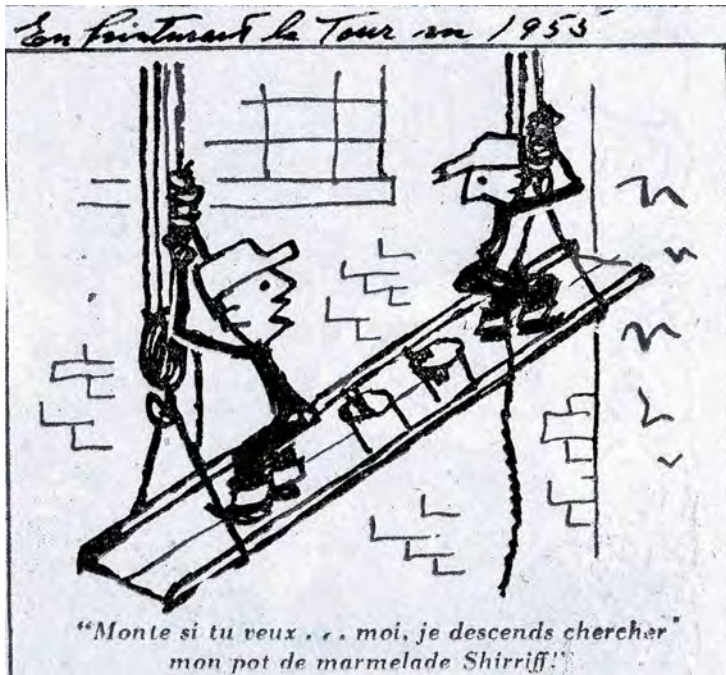
- Ce n'était pas tous les gardiens qui avaient les habiletés pour faire des choses comme réparer des planchers et des toitures et ils ne sont ni charpentiers, maçons ou réparateurs de cheminées ou peintres et il y a risque que le matériel fourni soit peu ou mal utilisé.
- Dans les premières décennies de la présence des phares, ces travaux étaient exécutés par du personnel autre que les gardiens.
- Il ne faudrait pas s'attendre à ce que des personnes qui font de tels travaux toute la journée soient en forme pour exécuter leur travail de surveillance de nuit ; leur temps doit être consacré en premier lieu à leur tâche de maintien de la lumière et des signaux de brume, ainsi qu'à faire la surveillance la nuit.

D'autres arguments s'ajoutèrent en avril 1929 :

« Il est très étrange que parmi les employés du Gouvernement à l'intérieur et à l'extérieur de ce Département, il n'y a que les gardiens de phare qui sont obligés et contraints d'exécuter les réparations aux édifices gouvernementaux, alors que les autres n'ont pas à s'occuper de cela. Pourquoi refuse-t-on aux gardiens de phare le privilège d'être traités d'une façon semblable ? » (4)

Comme on le fit à différents moments sur d'autres revendications, on établit une comparaison avec la situation aux États-Unis, où de semblables réparations sont effectuées par des ouvriers qualifiés et payés par le gouvernement. La discussion devint encore plus corsée. Du côté de l'Association, on a soutenu que le ministre de la Marine Cardin avait affirmé que de telles réparations devaient être faites par du personnel qualifié et qu'il en avait informé les gestionnaires des phares à Ottawa (2). De plus, le désaccord aurait continué entre les gestionnaires à Ottawa et les agents du bureau de Québec : « MacPhail prétend que poser un revêtement sur le mur d'un phare

n'est pas à risque, alors que Kayne et plusieurs autres disent que c'est un travail dangereux » (6) On ajouta dans la même lettre que monsieur MacPhail avait affirmé que le but du gardien était de percevoir une pension pour les ouvriers qui iraient travailler au phare. Également, il aurait affirmé qu'il n'y avait qu'au Québec qu'on se plaignait, ce qu'admit le secrétaire de l'Association, car il n'y avait qu'au Québec qu'une association représentait les gardiens collectivement : il aurait été difficile à un gardien de défendre individuellement son point de vue face au Département.



Cette caricature publicitaire annotée par mon père est bien près de la réalité, pot de marmelade en moins.

La gestion de la peinture comme un précieux bien public

Comme on peut le voir, la peinture était vue comme un bien dispendieux et dont l'utilisation appropriée pouvait faire la fierté du gouvernement. Aussi, son utilisation fut étroitement surveillée et l'objet de décisions importantes de la part des agents des phares. Par exemple, on voulait savoir quel produit avait été utilisé et quelle quantité avait été consommée. À la fin de chaque saison, la formule *État des fournitures* devait être remplie (c'était sur une base trimestrielle avant 1939). Ce document servait aussi comme réquisition pour l'année suivante. Mais voici trois exemples qui montrent la grande surveillance exercée.

Le gardien du phare de l'île Verte ayant fait à l'automne 1938 une demande de peinture jugée excédentaire au bureau de Québec, il fut invité à compléter un long 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 5) faut-il une ou deux couches ?

Il semble que la réponse fut satisfaisante, mais on était à l'approche de la Deuxième Guerre mondiale et il fallait se mettre à rationner. Le 29 septembre, l'agent Kayne écrivit : « Nous espérons que vous réussirez à compléter tout le peinturage avec les peintures que vous avez en main. Peinturez seulement une couche si vous n'avez pas de peinture pour deux couches » (7). Il ajouta donc deux mois plus tard : « Quant 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 « (8). Probablement que les nuances de couleur n'étaient pas prises en compte... Par ailleurs, le Département utilisa aussi en ces années le savoir des gardiens pour évaluer la qualité d'une nouvelle peinture reçue, et ce, à partir de plusieurs questions précises (9) :

- Les nouvelles peintures sont-elles meilleures que les anciennes ?
- Conservent-elles leur couleur ? La blanche jaunit-elle ? La rouge pâlit-elle ?
- Ont-elles craquelé depuis qu'elles ont été posées ? Ont-elles boursouflé ?
- Ont-elles écaillé ?
- Couvrent-elles autant de surface que les anciennes ?
- Sont-elles plus claires ou plus épaisses ?
- Conservent-elles leur luisant ou deviennent-elles mates ?
- Sèchent-elles trop vite ou trop lentement ?

La grande valeur accordée à ce bien précieux qu'était la peinture pouvait donc aussi en faire un instrument intéressant pour la petite politique. Il y a plusieurs décennies, on se rappelle que de nombreux emplois de différents types pouvaient être perdus selon les changements de gouvernement, si le titulaire était réputé avoir voté du « mauvais bord ». Et cela à la faveur d'une personne ayant voté du « bon bord ». Il en était ainsi des gardiens de lumières de quai, des cantonniers, des chefs de poste et ainsi de suite. Ce qu'on sait peut-être moins, c'est que les gardiens de phare n'étaient pas à l'abri de telles possibilités.

À l'élection fédérale canadienne de 1935, Le Parti libéral de Mackenzie King remporte un gouvernement majoritaire, défaisant le Parti conservateur de R. B. Bennett. Or mon père, comme gardien au phare de l'île Verte, fut soupçonné d'avoir voté conservateur. En juillet 1937, le Surintendant des phares F.V. Moffet lui transmet une lettre provenant du Directeur des services maritimes à Ottawa, J.G. MacPhail, dévoilant qu'il avait été informé que le gardien Lindsay avait donné de la peinture jaune, propriété du gouvernement, à Antonio Lafrance, qui avait fabriqué une enseigne pour annoncer ses services de barbier (10). Ce dernier, devenu par après assistant-gardien à l'île Rouge, fit sur les Saintes Évangiles et devant le maire Joseph Michaud une déclaration assermentée : « Je n'ai jamais eu, ni directement ni indirectement, de M. J.F. Lindsay, gardien du phare de l'île Verte, aucune quantité de peinture jaune, de quelque provenance que ce soit. » (11) L'affaire n'alla pas plus loin.

Par ailleurs, il ne semble pas que les règles se soient adoucies officiellement avec le temps, mais il y eut sans doute une plus grande accommodation cas par cas. En août 1959, alors qu'il était âgé de 61 ans, mon père écrivit 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 » (12). La demande ne fut pas acceptée et la directive 68 des *Règlements* de 1904 s'appliquait encore, à l'effet qu'un gardien et un assistant devaient faire tout le peinturage comme partie de leurs devoirs réguliers. Le projet fut toutefois retardé de quelques années à cause d'autres travaux importants, soit la construction des nouvelles maisons, la destruction de l'ancienne et de bâtiments attenants, ainsi que l'électrification du site en 1961. Mais terminons en appliquant un vernis plus attrayant...



L'assistant Roch Michaud et le gardien Freddy Lindsay réparent la toiture du pont couvert à l'est du phare. Coll: Jocelyn Lindsay

La fois où mon père abusa de la peinture du gouvernement

Vers les années 1950, mon père était en train de faire le ménage de l'endroit où il entreposait la peinture. Il allait disposer d'un seau de peinture vide quand une idée malicieuse lui traversa l'esprit. Il pensa à l'une de ses belles-sœurs qui vivait au village de L'Isle-Verte, et qui y tenait bureau de poste dans sa maison. Elle avait la malencontreuse habitude de ne pas porter ses prothèses dentaires et mon père décida de lui en faire payer le prix. Utilisant le rebord du vieux baril de peinture qu'il s'apprêtait à jeter, il découpa, à l'aide d'une scie à fer, deux arcs de cercle d'où pendaient de longues gouttes de peinture séchée, laissées là par les pinceaux qu'on essuyait. Ainsi taillées, ces deux pièces de métal avaient vaguement l'allure de deux grotesques dentiers aux dents longues et ajourées. Mon père les mit dans une boîte, y ajouta une note « Au cas où ce serait utile » et expédia le tout par la poste à sa belle-sœur. Mais mon père avait sous-estimé l'esprit de vengeance de celle-ci. Deux détails importants : on était en octobre et à sa dernière visite, mon père avait oublié son béret. Lorsqu'il se présenta chez sa belle-sœur pour le récupérer, il aperçut, à un endroit parfaitement

visible de l'endroit où les gens se présentaient pour recevoir leur courrier, une superbe citrouille d'Halloween, qui ouvrait un large sourire sur les dents envoyés par mon père. Et elle était coiffée du béret, orné de jolies fleurs brodées... en rouge et en blanc, évidemment.

Références :

- 1- Ministère de la Marine et des Pêcheries. *Règlements et instructions pour la gouverne des gardiens de phares et des mécaniciens en charge des signaux de brume dans la puissance du Canada*. Ottawa, 1904
 - 2- Lettre de R.W. Lindsay à l'agent des phares B.J. Kayne, 27 mars 1929
 - 3- Lettre de E. Hawken à l'agent du Département de la Marine à Québec, 18 mai 1923
 - 4- Lettre de R.W. Lindsay à F. Knowles, secrétaire général de l'Association des employés civils amalgamés du Canada, le 1^{er} avril 1929
 - 5- Lettre de T. Wyatt et de R.W. Lindsay au ministre de la Marine et des Pêcheries J.A. Cardin, 10 février 1928
 - 6- Lettre de R.W. Lindsay au député A.W. Neill, 26 avril 1929
 - 7- Lettre de B.J. Kayne à J.F. Lindsay, 29 septembre 1939
 - 8- Lettre de B.J. Kayne à J.F. Lindsay, 12 décembre 1939
 - 9- Lettre de B.J. Kayne à J.F. Lindsay, 28 septembre 1939
 - 10- Lettre du directeur des services maritimes J.G. MacPhail au surintendant des phares F.V. Moffet, 13 juillet 1937
 - 11- Déclaration assermentée d'Antonio Lafrance devant le maire Joseph Michaud, 20 juillet 1937
 - 12-Lettres de J.F. Lindsay au capitaine G.E. Gaudreau, 15 août et 25 septembre 1959
- Note : à l'exception des photos attribuées à Georges Préfontaine et à Jean Cloutier, toutes les autres photos (2-6) proviennent des albums de Laurence Dubé Lindsay

Emploi étudiant : gardien de phare !

(Par : Mario Mercier)

Voici le récit de mes aventures de gardien de phare comme emploi étudiant. Ce n'était pas très courant pour un jeune de 17 ans, bientôt 18, de se faire proposer un emploi comme gardien de phare.

Lorsque mon frère Régent Mercier, qui lui travaillait à l'époque pour Transport Canada aux services du surintendant des phares, m'a proposé cet emploi, je lui ai demandé : « C'est quoi ça ? » Quelques explications de sa part ont été nécessaires pour me convaincre. Moi qui n'étais pas allé plus loin que Baie-Saint-Paul, j'ai quand même décidé d'embarquer dans l'aventure.

Pour l'embauche, il fallait passer un examen médical au bureau du quai de la reine à Québec et avoir vu un dentiste. C'était important de ne pas avoir une rage de dents

lorsque tu étais isolé sur une île. Mon contrat d'engagement, peu importe le phare, consistait à remplacer un des gardiens durant sa période de vacances qui était toujours de deux semaines consécutives.

Le premier défi pour un jeune de 17 ans demeurant encore chez maman et papa était la planification de mes repas pour toute la durée de mon séjour en prévoyant un peu plus, car le mauvais temps pouvait retarder le retour sur la terre ferme. Je devais tout apporter excepté l'eau et les articles de cuisine.

J'espérais avoir à travailler avec un gardien qui aimait bien socialiser, mais certains parlaient très peu. Moi, j'étais en mode découverte et je voulais tout connaître sur le phare où je devais passer les deux prochaines semaines. À cette époque, Internet n'existait pas. Il fallait donc faire de longues recherches en bibliothèque pour en savoir plus sur ce métier. J'avais la chance d'aller chercher l'information auprès de ceux qui en font un métier de père en fils.



L'Île Rouge et son phare. Photo : Mario Mercier

Pour mes différentes affectations, je suis parti de Québec en autobus vers mes points de rendez-vous qui étaient : Rivière-du-Loup pour aller sur l'île Rouge et le Récif du Prince, Saint-Siméon pour Cap-au-Saumon, Baie-Comeau pour Pointe-des-Monts et prendre l'avion vers Sept-Îles pour l'île du Corossol. De là, je devais prendre soit un taxi, un bateau, un hélicoptère et même quelques fois le gardien m'attendait avec sa voiture. N'oublions pas que j'ai mon épicerie et mes bagages personnels avec moi. J'ai eu la chance de faire une fois l'aller-retour directement de Québec en hélicoptère pour un contrat au Récif du Prince, c'était très agréable, car tellement plus simple et rapide.

Donc, à l'été 1979, je n'ai fait qu'un seul phare c'était celui de l'île Rouge. À mon point de rendez-vous au quai Narcisse de Rivière-du-Loup, le pilote de l'hélicoptère me dit que nous étions interdits de vol jusqu'à 14 heures parce qu'il y avait un satellite qui devait entrer dans l'atmosphère. On est donc allés dîner à la brasserie. Ce qui fut mon premier contact avec la réalité des retards occasionnés par la température ou les contraintes des transports. J'y ferai cinq contrats entre 1979 et 1982. C'est la station de phare où j'ai travaillé le plus souvent.



La station de l'Île Rouge avec les deux maisons. Photo: Mario Mercier

Le gardien avec qui j'ai passé ces deux semaines était Patrice Thibault, un chic type venant d'une famille de gardiens de phare. Son père avait été gardien au phare de Bicquette et c'est son frère Maurice qui avait maintenant le poste. Il m'a appris plein de choses sur le métier et m'a vraiment donné le goût de poursuivre l'aventure. Ça commençait bien !

Il y avait sur l'île deux maisons très bien entretenues, je vivais dans la première avec monsieur Thibault, mais j'allais dormir dans la seconde après mon quart de nuit pour plus de tranquillité. L'électricité nous provenait, de deux groupes électrogènes distincts : des génératrices pour l'automatisation du phare, d'autres pour le domestique. Nous retrouvions aussi un criard de brume bien sûr, mais en plus, cette station était également équipée d'un radiophare pour aider les bateaux à se localiser sur le fleuve. La mesure du relèvement de notre phare était effectuée par un récepteur radio à bord des navires, appelé radiogoniomètre.

La nuit durant ma ronde, qui était aux heures, lorsque la brume traversait l'île et ne laissait dépasser que le haut du phare c'était très spécial. Imaginez la scène : on entend le bruit sourd des génératrices qui ronronnent et le criard à brume qui signale notre présence toutes les 50 secondes... Tous les films d'horreur que j'avais vus me revenaient en mémoire. J'en ai encore la chair de poule.



Le phare de l'île Rouge sortant de la brume. Photo : J. Cloutier

Les tâches étaient simples et c'était les mêmes sur chacun des phares où j'ai travaillé. Tondre la pelouse lorsqu'il y en avait et sur l'île Rouge il y a en avait beaucoup, repeindre ce qui devait l'être, effectuer le polissage des miroirs du phare au besoin, effectuer les changements d'huile des génératrices domestiques, car ceux pour l'automatisation étaient faits par la Garde côtière deux fois par année. J'avais également comme travail de synchroniser l'heure de la balise radiophare avec l'heure internationale transmise d'Ottawa. La synchronisation par GPS n'était pas encore utilisée. Les lieux de vie ainsi que les bâtiments des aides à la navigation étaient maintenus dans un état impeccable ! C'était vraiment très propre.

Pour les travaux plus importants comme refaire le pad d'hélicoptère, réparer un trottoir de bois, remplacer les réservoirs de diesel ainsi que le ravitaillement en eau et huile à chauffage, la Garde côtière envoyait l'aéroglysseur ou un bateau avec tout le matériel et les ouvriers nécessaires. Quand cela arrivait, c'était jour de fête sur le phare ! J'ai assisté à plusieurs de ces visites.



Grosse équipe pour les gros travaux. Photo : Mario Mercier

Tous les soirs vers l'heure du souper, nous recevions un appel téléphonique par la radio téléphone VHF du bureau de la Garde côtière à Québec qui vérifiait si tout allait bien. C'était le seul contact régulier avec le bureau de Québec. Nous n'avions droit qu'à un appel personnel de 10 minutes pour les deux semaines de travail ! Il fallait bien choisir la personne à qui on voulait parler et en plus ce n'était pas des appels privés, car tout le monde pouvait syntoniser le même canal et écouter, mais bon c'était mieux que rien. Si ta famille était à portée de la couverture du CB c'était plus simple de donner des nouvelles ou d'en recevoir.

Je comblais mes temps libres par la lecture, regardais en soirée un des trois postes de télé que nous recevions, écoutais la radio FM la nuit et discutais sur la radio CB avec d'autres gardiens en poste sur les phares avoisinants. Parfois j'entrais en communication avec des camionneurs sur le canal 10 qui n'y comprenaient rien de l'endroit d'où je leur parlais. J'étais le plus souvent possible à l'extérieur, même lorsque j'étais sur le pilier du Haut-fond Prince.



Un Selfie des années 80...
Photo : Mario Mercier

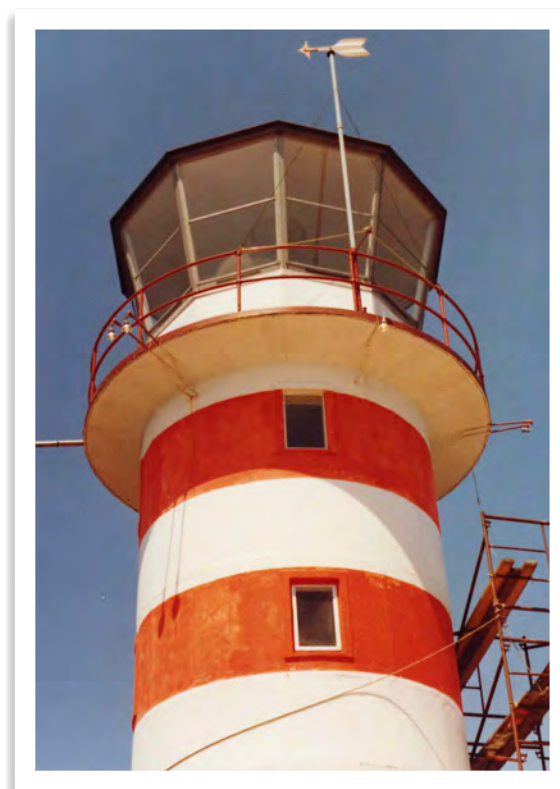
Pour terminer l'année 80, j'ai même passé les fêtes sur ce phare (Noël et le jour de l'an). Le travail était quelque peu différent parce qu'il fallait déglacer les fenêtres au sommet du phare deux fois par jour, en plus des rondes afin de s'assurer que tout était fonctionnel. Je peux vous dire que sur une île où il n'y a pas d'arbres, en plein centre du fleuve à -30 degrés, il fait tellement froid que c'était insoutenable. Les murs de la maison craquaient sous le vent et le froid. Ce n'était pas le temps d'avoir une panne de génératrice ou un bris du système de chauffage.

En août 1980, j'ai travaillé à Cap-au-Saumon, un phare que je n'ai fait qu'une seule fois. Le Cap-au-Saumon a de particulier qu'il est situé sur un escarpement rocheux à flanc de montagne. Le fleuve étant profond directement devant le phare cela permettait aux navires de passer très près de nous. Durant mon séjour, par une belle journée ensoleillée, nous avons eu la chance de voir et de saluer le navire de croisière russe MS Aleksandr Pushkin qui nous a répondu à son tour avec sa corne de brume très puissante. C'est dire comment il était proche.

La même année, j'ai fait un remplacement à Pointe-des-Monts. La nouvelle station qui date de 1964 est accessible par la même route qui mène au phare historique situé deux

kilomètres plus à l'Est. C'était l'endroit le moins isolé où j'ai eu la chance de travailler. Il y avait des chalets à moins d'un kilomètre du phare sur les berges du fleuve. Plusieurs touristes s'arrêtaient en chemin pour discuter avec nous et même parfois pour qu'on les dépanne, car on avait un garage avec plusieurs outils.

Le pilier du haut-fond Prince. À droite, nous remarquons les échafaudages pour repeindre la tour.
Photos : Mario Mercier



De juin à août 1980, je n'avais que 48 heures entre deux contrats de remplacement. Je n'avais donc pas de temps à perdre. Ma destination suivante était le pilier du Haut-fond Prince que l'on appelait Récif du Prince ou la toupie. Ce phare très intrigant est situé à l'embouchure du Saguenay. Ce n'est pas une bouée géante, il est bien ancré sur le récif d'où lui vient son nom. Et le nom vient du prince de Galles qui s'y était échoué en 1860. Lors de mon premier séjour, je me rappelle très bien ce transfert en hélicoptère. C'était très impressionnant de voir le pilote approcher ce petit rond de métal au milieu du fleuve et atterrir de manière sécuritaire en ne touchant pas la tour et en ayant la queue de l'hélicoptère qui dépasse la structure. Wow ! J'ai eu comme travail de repeindre la tour avec le gardien principal et nous étions très fiers de notre travail. Imaginez être au sommet d'un échafaudage sur le dessus de la toupie qui ne fait que 65 pieds (19 mètres) de diamètre... Il ne fallait pas trop regarder en bas ! La vie y était particulière en raison du lieu où nous vivions, soit 4 chambres, le salon, la salle de bain, la cuisine et l'atelier avoisinaient la salle des génératrices. Nous entendions constamment en bruit de fond les moteurs ronronner. Plusieurs gardiens m'ont dit qu'ils

n'y seraient jamais allés ! Moi, j'aimais beaucoup me promener sur la galerie extérieure après souper avec mon café et entendre le souffle des baleines et le passage des bélugas, c'était tellement calme et beau. Plusieurs personnes auraient payé pour être à ma place et j'en étais conscient. Moi j'y ai travaillé durant la belle saison.

Cependant lorsque la brume, que dire, le mur de brume sortait de l'embouchure du Saguenay et se dirigeait vers le phare nous en avions parfois pour quelques jours à entendre les trois criards à brume qui nous hurlaient dans les oreilles à tour de rôle toutes les 15 secondes. Même à l'intérieur nous les entendions. Il y en avait un qui était situé juste au-dessus de ma chambre. La brume était des fois, si épaisse, qu'elle pouvait même retarder de quelques jours le remplacement des gardiens.



La brume au pilier du haut-fond Prince avec l'île Rouge à l'arrière-plan. Photo : J. Cloutier

En Juin 1981 à mon arrivée sur l'île du Corossol, j'étais accompagné du gardien Léon Élément. Une fois installé en début d'après-midi Léon me dit tout bonnement : « ...on vas-tu se chercher à souper ? ». Je le regarde et lui dis qu'on est à 12 mille au large de Sept-Îles et il me répond « ...on va aller se jigger de la morue, t'a jamais jiggé de la morue ? » On a mis la chaloupe à l'eau et on est allés pêcher. C'était un moment extraordinaire. Il y en avait tellement que Léon me laissait jigger et lui s'occupait de faire les filets au fur et à mesure dans l'embarcation. J'ai mangé de la morue de toutes les manières durant mon séjour rôti, bouilli, en croquettes, etc. C'était toujours un festin. Même qu'un jour, un ami pêcheur qui revenait de sa journée de pêche et passant justement devant l'île a communiqué par CB avec Léon pour lui offrir un cinq gallons de crevettes fraîchement pêchées. Il n'avait qu'à aller à la rencontre du bateau de pêche au large du phare pour qu'on le lui remette. Ce qu'il a fait, bien sûr. J'en salive encore ! Évidemment il fallait aimer les fruits de mer, mais pour moi c'était le bonheur !



Le gardien Léon Élément et le souper... Photo : Mario Mercier

L'aventure a pris fin en 1983 sur l'île du Corossol mes études se terminaient dans l'année et j'avais déjà un nouvel emploi qui m'attendait au printemps 1984. J'aurais probablement pu continuer à travailler comme gardien régulier jusqu'à la fermeture définitive des phares, car nous n'étions pas très nombreux à faire ce métier et le recrutement n'était pas si simple.

Tous les gardiens que j'ai rencontrés étaient très fiers de leur travail et de leur phare dont ils prenaient grand soin. Cependant, tous en avaient contre la boîte de contrôle fixée au mur qui relayait les alarmes et les défauts à Québec, ce qui marquait le début de l'automatisation des phares et éventuellement leur fermeture ou pire leur abandon.

Je ne suis pas ennuyeux et j'avoue que le temps passait vite. Cependant, ce que j'aurais aimé est de pouvoir faire visiter les lieux, ne serait-ce que quelques heures, à certains membres de ma famille afin qu'ils puissent voir d'eux-mêmes toute la beauté ainsi que la solitude de ces lieux. Mes photos ne rendaient pas justice à ces endroits insolites.

Ils ont commencé à démolir certains bâtiments sur l'île du Corossol et ceux de l'île Rouge subiront bientôt le même sort. D'autres suivront.

Moi qui n'étais pourtant que de passage, je suis très fier de faire un peu partie de la grande famille des gardiens de phare. Merci à tous ceux que j'ai côtoyés pour leur générosité.

Femme et phares

(Par : Lise Cyr et Johanne Grenier)

Depuis plus de 20 ans, on retrouve un grand nombre de femmes dévouées et persévérantes dans la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent. Elles assurent une bonne part de la pérennité des phares. Loin de désavouer le travail des hommes impliqués dans la conservation des phares, cette chronique vise à faire ressortir le travail important de ces femmes d'exception.

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

Johanne Grenier : Pierre d'assise au phare du Pilier-de-Pierre

Collaboratrice exceptionnelle dans la sauvegarde et la mise en valeur des phares depuis 2005, Johanne Grenier est une figure bien connue des passionnés engagés sur la Route des phares au Québec. Particulièrement impliquée au phare du Pilier-de-Pierre, Johanne a joué un rôle de premier plan dans la renaissance de cette tour située sur un îlot ingrat, secoué par les vents et difficile d'accès.

Originaire de Montréal, Johanne a connu une enfance et une adolescence loin du fleuve. Fervente de nature, ses activités se sont déroulées dans les Laurentides où elle a pratiqué l'art équestre dont elle est toujours éprise. Ses engagements professionnels ont longtemps été reliés au monde clérical. Elle a occupé des emplois comme adjointe administrative pour quelques organismes paragouvernementaux et un ordre professionnel, à titre de secrétaire de conseils d'administration et de bureaux de direction. Elle a donc à son crédit beaucoup de rédaction, de synthèse et de logistique. Elle a œuvré aussi à la coordination d'événements de toutes sortes, puis comme technicienne aux ressources humaines et en relations de travail.

En 1987, elle est déménagée à Québec où elle a déniché un emploi au Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (Québec). Emploi qu'elle garde durant 10 ans. C'est aussi durant cette période qu'elle tombe en amour avec le fleuve Saint-Laurent. Grâce à de nouveaux amis qui l'initient à la voile et à la découverte du fleuve, ils partent fréquemment pour naviguer vers le Bas-du-Fleuve, la Côte-Nord, la

Gaspésie, la Baie des Chaleurs et les Maritimes, à la découverte de nouveaux paysages et à la rencontre des communautés riveraines.

En 1998, elle réalise un rêve : ouvrir un gîte du passant. Épaulée par son conjoint, cette belle aventure a perduré durant douze ans. Depuis 2011, elle a eu plusieurs contrats avec le Musée maritime du Québec et avec la Fondation Capitaine J.E. Bernier, où elle travaille actuellement comme support administratif à la Fondation et à la campagne de financement pour le projet du parc fluvial.

Les Amis du Port-Joli

C'est en 2005 que la Corporation des amis du Port-Joli l'a approchée pour faire partie du conseil d'administration. Elle était connue dans le milieu touristique par son implication comme propriétaire de gîte. Elle a accepté cette invitation et occupe le rôle de secrétaire depuis tout ce temps. Ses expériences de travail antérieures où ses talents de rédactrice et d'organisatrice la désignaient pour occuper cette responsabilité. Elle dit affectueusement qu'elle est la seule femme au sein d'un « boys' club ». Toute cette équipe de bénévoles sont dévoués et participent aux travaux du phare sans compter les heures, avec leurs muscles et leur énergie ! Elle contribue donc à sa façon avec ses forces qui sont dans la rédaction de documents administratifs et la présentation de demandes de subventions, au niveau municipal, régional, provincial et fédéral. Tout au long de ces années, Johanne est demeurée à l'affût des ouvertures de subventions et elle a obtenu bien du succès permettant à la Corporation de redonner une nouvelle vie au phare. Les montants ainsi recueillis viennent s'ajouter à la générosité des commanditaires locaux et des membres de la Corporation (environ 200).



La Corporation des amis du Port-Joli existe depuis 1997 et a été mise sur pied dans le sillage de la sauvegarde du quai de Saint-Jean-Port-Joli. Dossier épique qui s'est échelonné sur plusieurs années à partir de 1990 jusqu'à l'inauguration officielle du quai en 2003, qui appartient depuis à la municipalité. Fiers de cette victoire, les Amis du Port-Joli ont entrepris une nouvelle bataille : la remise sur pied du phare du Pilier-de-Pierre abandonné par les autorités fédérales depuis 1960. Sous l'impulsion du capitaine Luc Harvey qui organisait des sorties au phare avec son bateau, le *MS Jacques-Cartier*, la nouvelle vocation de la Corporation se trouva toute désignée. Le bâtiment était en très mauvais état et a exigé de nombreux travaux pour lui rendre son lustre du temps.

Johanne Grenier. Photo : Jocelyn Lindsay

Engagés dans cette lutte, plusieurs membres du conseil d'administration y siègent depuis 2005 : Jean Parent (depuis 2005), président, Johanne Grenier, secrétaire (depuis 2005), Jean-Louis Caron (depuis 2006). À ce groupe de passionnés, s'est ajoutée une relève en 2020 composée de Samuel Deschênes, Jérôme Gagnon, Frédéric Bilodeau, et Michel Baril. Guy Gendron, un ancien du CA, continue de prêter main-forte en fournissant son bateau et en s'impliquant dans les travaux lorsqu'il s'agit de se rendre au phare.

Le phare du Pilier-de-Pierre

D'une hauteur de 18,3 mètres (60 pieds), le phare se dresse sur un mince îlot rocheux qui fait partie des îles Piliers à environ 6 kilomètres au large du quai de Saint-Jean-Port-Joli. Ce phare, qui a subi très peu de modifications depuis sa construction en 1843, est toujours en fonction. C'est l'un des plus vieux phares du Canada et l'un des meilleurs exemples qui restent de tours en pierres érigées par la Maison de la Trinité de Québec. On peut lire, dans l'énoncé d'importance du gouvernement fédéral, que la tour évoque l'architecture militaire du style très en vogue en Angleterre et aux États-Unis au début du XIX^e siècle.



Le phare du Pilier-de-Pierre. Photo : Patrick Matte

À partir de 1863 et jusqu'à la fin du gardiennage en 1960, les gardiens de phare sont tous originaires de Saint-Jean-Port-Joli. Les Babin, Leclerc, Giasson et Bourgault ont encore des descendants dans la région qui maintiennent les souvenirs de cette époque bien vivants. Le phare est une icône significative pour la municipalité et la population de Saint-Jean-Port-Joli. Il est imprégné dans la mémoire collective de la population et du rappel de plusieurs de ses ancêtres qui ont été gardiens à ce phare.

Paradoxalement, bien que difficilement accessible, il joue un rôle important dans les initiatives de promotion touristique dans la région. Il a été mis en valeur dans le parc linéaire le long du littoral du village, lieu incontournable de la région qui fait le bonheur de la communauté et de la clientèle touristique. Ce parc constitue en quelque sorte, le lien terrestre avec ce patrimoine maritime au large.



L'Île du Pilier-de-Pierre et son phare. Photo : J. Cloutier

L'avenir du phare : Projet de columbarium

Dans le sillage du projet de loi S-215, les Amis du Port-Joli sont devenus propriétaires du phare. Dès le début des négociations avec Pêches et Océans Canada, la recherche de financement pour effectuer les travaux de préservation et d'entretien fut une préoccupation constante de la Corporation. Trouver une façon pérenne de financement tout en assurant la restauration de cet édifice classé n'est pas une mince affaire. Une avenue prometteuse est apparue à la Corporation : installer un columbarium dans l'habitable du phare.

L'idée peut sembler surprenante, mais elle a fait son chemin. En 2015, la Corporation sollicitait la **Maison funéraire de La Durantaye et Fils afin d'étudier la faisabilité d'un tel projet. Ce projet innovateur de reconversion permettrait ainsi de répondre à deux objectifs : d'une part**, assurer un financement à long terme pour l'entretien et la préservation des infrastructures et des lieux ; d'autre part, sauvegarder et valoriser ce patrimoine maritime par un projet de reconversion sans compromettre les qualités intrinsèques du bâtiment initial et sans nuire à l'authenticité du lieu.

Le projet est très avancé dans le processus et une demande officielle sera présentée au ministère de la Santé et des Services sociaux par la Maison funéraire au cours des prochaines semaines, afin d'obtenir la permission d'ériger un columbarium au phare, selon l'éthique et les normes régissant ce domaine, tout en établissant des critères qui devront respecter l'intégrité de l'édifice patrimonial classé. Pour la suite, il est prévu d'ériger un Cénotaphe à Saint-Jean-Port-Joli dans un espace de recueillement approprié pour les familles. Si tout se déroule comme prévu, les cendres de deux personnes seront déposées au phare à l'été 2021.

Une nouvelle affiche et un nouveau collaborateur : François Prévost

(Par : Lise Cyr)

La grande famille de la route des phares s'enrichit d'une nouvelle affiche rendant ainsi un hommage aux phares encore en place dans le réseau québécois. L'auteur, François Prévost, est un jeune graphiste de Québec qui s'est laissé inspirer par ces tours, jadis lumineuses. Il dispose d'une formation en arts plastiques au CÉGEP de Sainte-Foy qu'il a complétée par un baccalauréat en arts et sciences de l'animation à l'Université Laval.



François à son poste de travail. Coll: F. Prévost

Il s'intéresse aux phares depuis son jeune âge. Il a d'abord développé sa passion en observant le phare du Pilier-de-Pierre lors de séjours à Saint-Jean-Port-Joli chez son père durant les fins de semaine. Selon ses dires : « Le soleil qui se couchait derrière les montagnes de Charlevoix enveloppait le lointain phare dans une lumière dorée et cette image m'a marqué de façon définitive ».

Excellent photographe, il a commencé à prendre des images des phares lors de ses voyages en Gaspésie et dans les pays où il y a des environnements maritimes. Pour le citer : « ces bâtiments souvent en position précaire au bord du fleuve constituent un mélange de danger, d'intensité, mais aussi de paix et de beauté. Ils sont les gardiens et les spectateurs des splendeurs de la mer ».

Toutes les fois qu'il retournait en Gaspésie, il visitait de nouveaux phares ou retournait prendre des photos de détails de phares qui étaient déjà dans sa collection. Il voulait d'abord faire une nouvelle affiche à partir de photos. Entretemps, notre collègue Patrick

Matte a produit sa magnifique affiche à partir des photos qu'il a prises des phares, même ceux difficiles voire quasi impossibles à atteindre. François a décidé de changer d'approche et de mettre ses talents de graphiste à contribution. Il a donc opté pour produire une affiche en illustration numérique.

Tant qu'à faire des dessins à l'ordinateur, il s'est dit qu'il serait intéressant d'illustrer les phares à l'échelle les uns par rapport aux autres. Dans un premier temps, la documentation n'a pas été facile à trouver. Il a d'abord glané des informations sur le Web. Il est vite venu à la conclusion que les registres gouvernementaux, les listes d'aides à la navigation et les pages privées ne mentionnent pas les mêmes données pour un même bâtiment. Il s'est alors tourné vers notre collègue Jean Cloutier qui, comme on le sait, possède une incommensurable documentation sur les phares. Ensemble, François et Jean ont trié les informations appropriées et ont convenu des éléments pertinents concernant les mesures, les systèmes d'éclairage, ainsi que les années de construction. Une fois toutes ces informations colligées, François a travaillé de longues heures à la mise en page et à l'organisation de la documentation.

Le résultat est vraiment spectaculaire. Cette affiche de taille standard (24 pouces par 36 pouces) présente cinquante phares encore debout ou du moins partiellement debout. Il a choisi de montrer les constructions toujours existantes, autant pour les raisons liées à la documentation que pour le fait que l'affiche constitue une pièce documentaire, témoin de l'état des phares en 2021. Les tours en ruines sont représentées dans leur aspect original, mais leur état de détérioration avancée est indiqué à l'aide d'un pictogramme. Le niveau de détail est bien dosé : rien de trop petit pour que les caractéristiques particulières soient visibles une fois que l'affiche sera imprimée et que les dessins aient une apparence suffisamment éloquente pour soutenir l'aspect « technique » de l'affiche. Le choix du dessin de type vectoriel s'est imposé dès le départ en raison de sa flexibilité autant au niveau de l'illustration que de la mise en page graphique.

L'affiche est maintenant prête pour une diffusion plus large. Elle sera mise en vente dans des boutiques et certains musées. Pour toutes les personnes intéressées, vous pouvez vous en procurer un exemplaire directement auprès de François par le biais de messages privés sur Instagram (@françois_pre) ou sur Facebook (François Pre). Il sera heureux que son travail se retrouve un peu partout dans le réseau des amateurs de patrimoine maritime. Il a assumé tous les coûts d'impression jusqu'à maintenant et appréciera certainement que la vente de son affiche vienne l'encourager dans son travail.

Il ne compte pas s'arrêter là dans ses projets. Il dit qu'il a beaucoup appris sur l'histoire des phares et les aspects techniques liés à leur construction. Dans cet esprit de continuité, il compte poursuivre dans la réalisation d'affiches du même genre. À ce titre, il vient d'en terminer une sur les traversiers du Saint-Laurent. Cette dernière s'ajoute à une autre plus ancienne sur les poissons du Québec. Il a bien l'intention de garnir son futur portfolio en réalisant d'autres œuvres. Pour ce créateur, les idées et l'inspiration ne manquent pas : la flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne, les explorations

maritimes du Canada, la faune et la flore marine, les ouvrages défensifs de Québec et bien d'autres thèmes encore... Il contribue à parfaire la connaissance de nos phares et à les faire apprécier par un public plus large.

Bravo et merci, François pour ce magnifique travail !

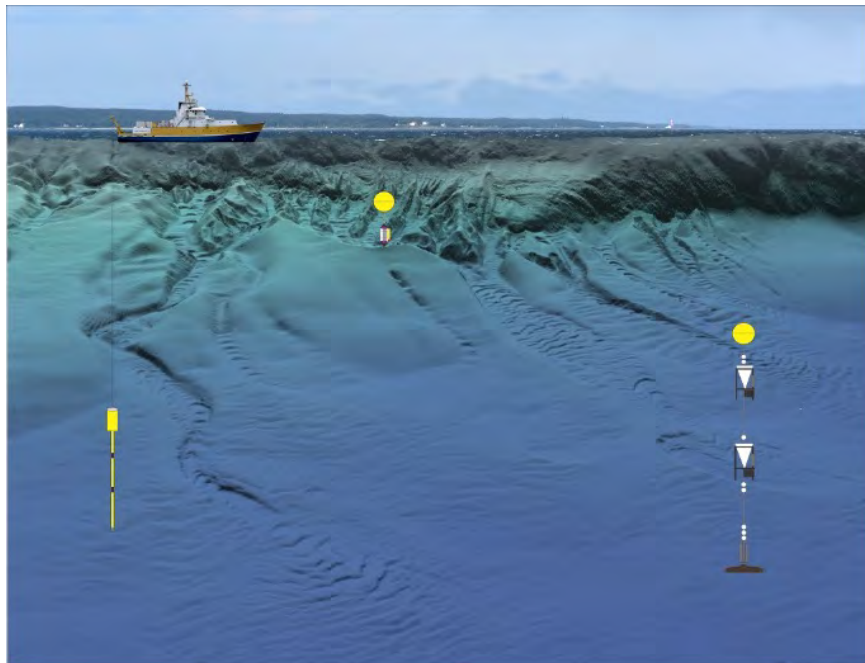


Nouvelle affiche des phares du Saint-Laurent. Coll: F. Prévost

Pointe-des-Monts, au-delà du Phare

(Par : David Didier, Bryan Mayhew, Alexandre Normandeau, Audrey Limoges, Jean-Carlos Montero Serrano)

Sous le regard des touristes qui visitent régulièrement le Phare de Pointe-des-Monts se cache un trésor bien méconnu. Même les marins les plus aguerris ne peuvent s'imaginer à quel point les versants sous-marins qui plongent au droit du phare sont dynamiques. Les tempêtes sont intenses en surface, mais sous l'eau le chaos règne. Des parois abruptes et des sillons sinueux caractérisent les canyons sous-marins riches en nutriments qui attirent au passage les plus imposants des cétacés dans ce secteur spectaculaire de la Côte-Nord. Or, ces formes intangibles qui se dessinent sous l'eau sont très mobiles, particulièrement lorsque les tempêtes sont fortes et longues. L'impact des vagues sur le littoral agit alors comme un séisme qui retentit sous l'eau, déstabilisant les sédiments au repos. Il se produit alors des mouvements soudains sur la pente des canyons, au cours desquels de grandes quantités de sédiments littoraux sont mobilisées et descendent la pente rapidement sous la forme d'une avalanche. Ces phénomènes, qui rappellent les avalanches de neige en montagne, sont dévastateurs et engendrent des dommages importants sur les infrastructures présentes, comme des câbles sous-marins. Pour les scientifiques, leur présence signifie que l'environnement naturel est très dynamique et que les sédiments qui forment ces courants proviennent possiblement d'une zone très active sur le littoral, d'où les sédiments peuvent être prélevés lors des épisodes d'érosion associés à des tempêtes.



Phare de Pointe-des-Monts, en haut à droite, et les parois sous-marines abruptes où se forment des canyons sous-marins. En 2020, à bord du navire de recherche *Coriolis II*, des chercheurs ont déployé des senseurs sur le fond marin pour comprendre la fréquence et l'impact des avalanches sous-marines sur la productivité biologique.

Napoléon A. Comeau remarquait déjà en janvier 1886 l'importance des courants à Pointe-des-Monts, soulignant le flux « très violent » de la marée à l'est du phare lors d'une expédition rocambolesque de chasse au phoque – qui se terminera d'ailleurs à Cap-Chat, de l'autre côté du fleuve. À l'époque, la direction des courants dictait la position des veines d'eau libre pour le passage des canots en hiver, alors qu'aujourd'hui la présence de glace se fait plus rare. Tout comme Comeau, notre intérêt porte sur la compréhension des phénomènes qui façonnent le paysage de Pointe-des-Monts, et le lien entre les tempêtes côtières et les mouvements de sédiments dans les canyons au large. Est-ce que les glissements de terrain dans les canyons prennent origine dans les plages autour de la Pointe-des-Monts ? Afin de le découvrir, nous tenterons de cartographier, à l'aide de modèles 3D, le déplacement du sable sur les plages au fil des saisons.

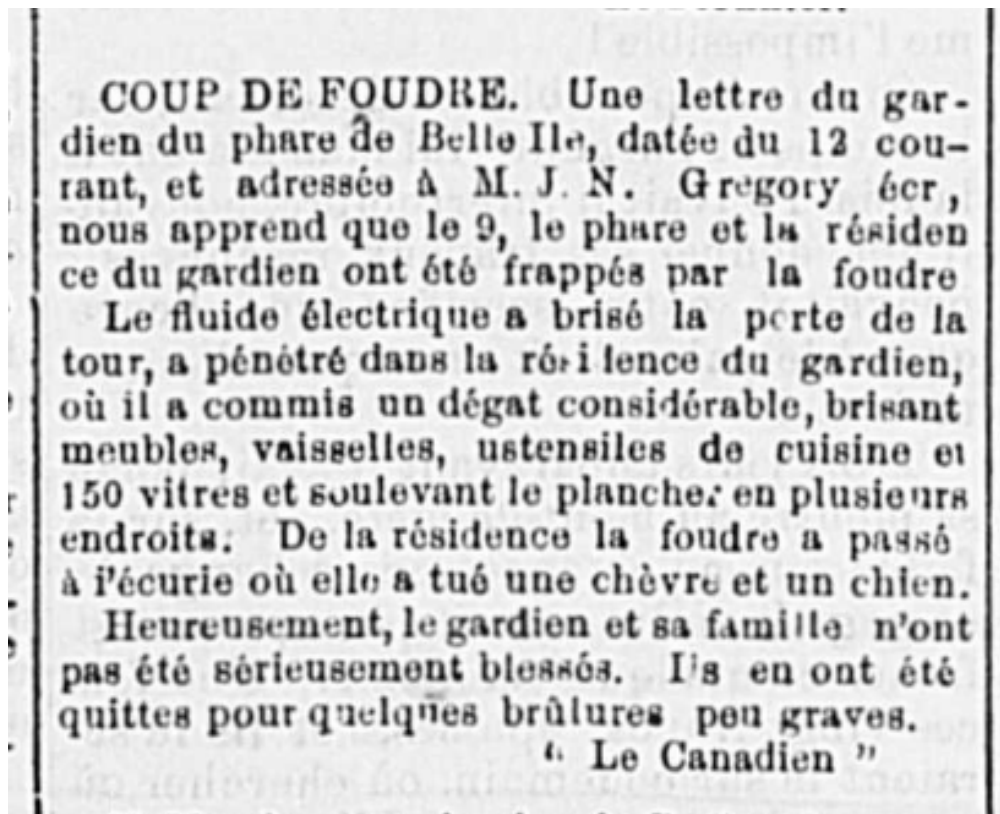


Bryan Mayhew. Modèle 3D de l'Anse des Noyés (gauche) et photographie aérienne du même site prise à l'aide d'un drone (droite).

Durant l'été et l'automne 2020, dans le cadre d'un partenariat, des universités du Québec et des provinces atlantiques, en collaboration avec le gouvernement fédéral, ont déployé des senseurs au large de Pointe-des-Monts afin de comprendre la fréquence de ces événements sous-marins et leur impact sur la productivité primaire (algues microscopiques à la base de la chaîne alimentaire) régionale (figure 1). Ces recherches permettront de faire la lumière sur l'impact des tempêtes sur le mouvement des sables côtiers, leur influence sur l'écosystème marin et leur voyage final vers les profondeurs du Saint-Laurent.

Rétrospective journalistique :

Le Courrier de Saint-Hyacinthe, 24 août 1876



Ce n'est pas le seul phare qui a été touché par la foudre. Voici le témoignage de M. Patrice Thibault, alors qu'il était gardien au phare de l'île Rouge :

« Une fois, la foudre avait tombé sur la maison, tout avait sauté sauf le VHF. Avant que la tempête commence, j'avais déconnecté l'antenne du VHF. C'était au début des années 1980. Le tonnerre est tombé 4 fois sur l'île Rouge. La première fois, c'était sur l'antenne du radiobeacon qui avait 124 pieds de haut. En haut de la tour, il y avait deux lumières rouges, en gros verre épais. Quand le tonnerre est tombé dedans, une lumière a éclaté et les éclats sont tombés au sol. Le tonnerre est tombé deux fois dans la tour, il y avait des grounds en bronze à la base, pis y avait fondu et coulé. Il y avait aussi des paratonnerres sur le phare.

À force de travailler pour avoir la communication, j'ai réussi. C'était arrivé vers 8 heures le soir. La tempête arrivait du nord et elle avait duré à peu près 20 minutes. (Un éclair – bang ; un éclair – bang). Ça avait cogné en désespoir ! Quand ça avait touché la maison, il pleuvait beaucoup, l'électricité a suivi les dalles à eau qui se rendaient jusqu'au réservoir dans la cave et avait cassé le ciment dans le fond de la citerne dans la maison. L'autre maison n'avait pas été touchée et elle était à peu près 100 pieds de nous autres. Sur l'île, il n'y avait pas d'eau potable et on avait des citernes dans les maisons.

Pis là, M. Therrien disait que Pat. et son équipe dépensait beaucoup d'eau et nous on trouvait que c'était lui qui en dépensait beaucoup. Ça a fini que le réservoir de la maison principale se vidait. Quand l'hiver est arrivé, je me suis rendu compte du problème, j'ai fait des testes. Je suis rentré dans le système, j'ai dit passes-moi un peu d'eau et j'ai vu des cernes dans le fond et j'ai envoyé de l'eau dessus. Tabarbouette ! L'eau partait... Amène du ciment, J'ai mis du ciment dessus, je l'ai laissé durcir et on a pompé de l'eau de l'autre maison pour qu'on ait de l'eau nous aussi. En fait, il y avait deux fissures dans le système à cause de la foudre. »

(Entrevue de M. Patrice Thibault accordée à Jean Cloutier le 2 février 2021)

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>



Un Bulletin des amis des phares « **Spécial** » au début de juin !

La station de phare de l'île Rouge se trouve à l'écart au milieu du Saint-Laurent. Loin des yeux de tous, elle se fera bientôt délester de tous ses bâtiments et d'une partie de son histoire. Malheureusement, il est difficile de retrouver dans les livres et les écrits, la vraie histoire de ce phare historique. Nous avons donc travaillé tout l'hiver pour combler ce manque et **au début juin** nous allons vous expédier : **Un Bulletin des amis des phares Spécial Phare de l'île Rouge.**



L'historique du phare de l'île Rouge dans un prochain Bulletin Spécial.

Photo : J. Cloutier

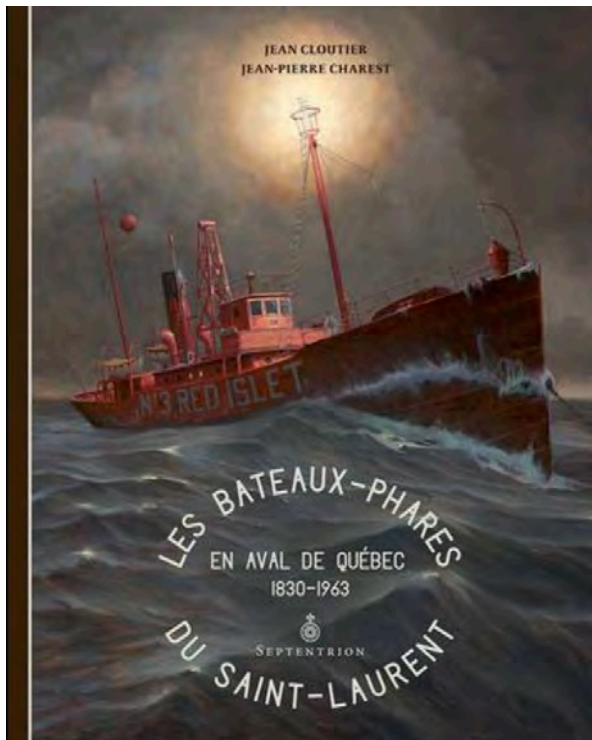
Nouvelle de dernière minute!

La maison *Les éditions du Septentrion* annonce une réimpression de notre volume,

Les Bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec, 1830-1963, par Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest

D'abord édité en 2016, ce bouquin de 400 pages bien documenté, abondamment illustré et en couleurs, connaît un tel succès qu'à l'automne 2017, les 1800 exemplaires ont trouvé preneur. Cette seconde édition, identique à l'originale et toujours au coût de 49,95\$, se retrouvera en magasin dès le **début de juin 2021**.

Ne ratez pas cette chance et commandez-le chez votre libraire préféré!



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

Comité du Bulletin des Amis des phares :

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

Nous désirons remercier tous nos collaborateurs non gestionnaires de phares dont :

Jocelyn Lindsay, Mario Mercier, Lise Cyr, Johanne Grenier, David Didier, Bryan Mayhew, Alexandre Normandeau, Audrey Limoges, Jean-Carlos Montero Serrano