

LE   **BULLETIN**
DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 37

Automne 2023



Dans le journal du gardien du phare

En page couverture	Page : 1
Mot de la présidente	Pages : 1 - 2
Assemblée générale 2023	Pages : 2 - 3
Une première formulation des directives au gardien du phare en 1809	Pages : 3 à 6
Allumage première lentille de Fresnel	Page : 7
Nouvelle bouteille eau Perrier	Pages : 7 - 8
Retour de la lumière au phare de Métis	Pages : 8 à 11
Des nouvelles du phare de Cap-des-Rosiers	Pages : 12 - 13
La Journée québécoise des phares	Pages : 14 - 15
Échouement à Cap-d'Espoir	Pages : 16 à 20
Les phares du Saint-Laurent, invités au Festival de Loire 2023	Pages : 22 à 23
Tour Martello ou phare?	Pages : 23 à 29
Rétrospective journalistique	Page : 30
Commentaires d'Ozéniphare Delisle	Page : 31
Page Facebook & Souhails de Noël	Page : 30
Comité du Bulletin	Page : 32

En page couverture

Parmi les milliers de photographies aériennes que l'historien volant Pierre Lahoud a produites, il y a presque tous les phares du Québec. Voici le phare de Cap-d'Espoir en lien avec l'article à propos de l'échouement du navire A.D. MacTier. Cette photo se retrouve aussi dans le livre Paysages gaspésiens : De Lesseps 1927 – Lahoud 2017 par Pierre Lahoud et Henri Dorion publié aux Éditions GID.

Mot de la présidente

Bonjour Amis des phares du Saint-Laurent,

J'espère que vous avez tous passé un bel été malgré la température parfois peu clémente et que votre saison estivale 2023 a été bonne.

Notre rencontre à l'automne 2023 a eu lieu le 7 septembre 2023 à Saint-Jean-Port-Joli et a été organisée par Jean Parent et l'équipe des Amis du Port-Joli (phare du Pilier-de-Pierre) de Saint-Jean-Port-Joli. Cette rencontre était ouverte à tous les passionnés de phares, gestionnaires ou non, le but étant de réunir le plus de gens possible qui ont nos phares à cœur. Comme convenu lors de notre dernière rencontre en 2021 à Rimouski, notre prochain rendez-vous s'est fait sous forme de rencontre/réunion, pour échanger sur nos phares et nos préoccupations quant à leur

avenir. Il a été décidé à cette rencontre de l'orientation et de l'avenir de la Corporation sous une nouvelle formule.

Vous trouverez plus de détails dans l'article d'Annemarie Bourassa et de Patrick Matte du Bulletin.

Je vous souhaite de passer un bel hiver et de Joyeuses Fêtes 2023-2024.

Lucie Bergeron

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



Assemblée générale annuelle 2023 de la Corporation des gestionnaires de phares

(Par Annemarie Bourassa et Patrick Matte)

Le 7 septembre dernier, la 21^e Assemblée générale annuelle de la Corporation des gestionnaires de phares s'est tenue à Saint-Jean-Port-Joli. L'événement a rassemblé une vingtaine de gestionnaires et de passionnés de phares dans une atmosphère positive et enthousiaste.

Les participants ont exprimé leur désir de maintenir la vitalité de la Corporation et de préserver les rencontres favorisant le partage et la camaraderie.



21^{ème} Assemblée générale. Photo : Patrick Matte

Plusieurs changements ont été proposés, notamment une modification des règlements généraux visant à élargir la définition de « membre » de la Corporation, levant ainsi l'obligation d'être un gestionnaire de phares pour en faire partie. Désormais, toute personne partageant la

passion pour les phares, leur protection et leur mise en valeur peut devenir membre et, si elle le souhaite, siéger au sein du Conseil d'administration.

L'objectif de cette ouverture à un public plus large est également de fournir à la Corporation une source de revenus (la cotisation annuelle a été fixée à 20 \$ par membre). Depuis plusieurs années, les subventions ont été réduites, laissant les cotisations des membres comme unique source de financement. Il était donc impératif de trouver des moyens de se doter des ressources nécessaires pour assurer la continuité des activités et le financement des coûts de base, tels que l'hébergement Web, le registraire, la location de salle, etc. À long terme, cette initiative pourrait également permettre de financer des projets spécifiques.

Pour faciliter la communication de cette nouvelle orientation, il a été décidé que, bien que le nom légal de la Corporation reste Corporation des gestionnaires de phares de l'Estuaire et du golfe Saint-Laurent, le nom usuel serait désormais « Les Amis des phares du Saint-Laurent ».

Le nouveau Conseil d'administration a également été officiellement désigné et est composé des membres suivants : Lucie Bergeron (présidente), Hélène Théberge (trésorière), Annemarie Bourassa (secrétaire), Ladd Johnson (administrateur) et Patrick Matte (administrateur).

Que vous soyez gestionnaire de phares, amateur de phares ou simplement solidaire de cette noble cause, [vous êtes invité à devenir membre](#) et à encourager votre réseau à en faire autant. Vous pouvez nous suivre sur la page Facebook des Amis des phares et à travers le Bulletin des Amis, qui est publié deux fois par an pour vous tenir informés des dernières actualités et événements. Nous tenons à exprimer notre gratitude envers les Amis du Port-Joli qui ont accueilli l'assemblée et offert aux participants l'opportunité de se rendre en bateau au phare du Pilier-de-Pierre. Cette Assemblée générale annuelle marque une étape importante pour la Corporation des gestionnaires de phares, la dirigeant vers un avenir prometteur.

En 1809 : Une première formulation des directives au gardien du phare

(Par Jocelyn Lindsay)

À sa réunion du 19 septembre 1809, le Bureau de direction de la Maison de la Trinité prit connaissance d'une lettre du gardien Charles Hambleton, engagé depuis avril 1808 à l'île Verte, donnant l'information que la lanterne avait été complétée et pourrait être mise en fonction, dès que le Bureau de direction donnerait une indication en ce sens. Un premier phare allait donc éclairer le fleuve Saint-Laurent au Québec.

Le Bureau de direction prit donc deux premières décisions à cet effet. Il fut résolu que le greffier de la Maison de la Trinité, William Lindsay Jr, réponde à monsieur Hambleton que le Bureau de direction souhaitait :

- 1) que le système lumineux soit mis en fonction immédiatement;
- 2) que le gardien, pour sa gouverne, se conforme aux instructions qui suivent :

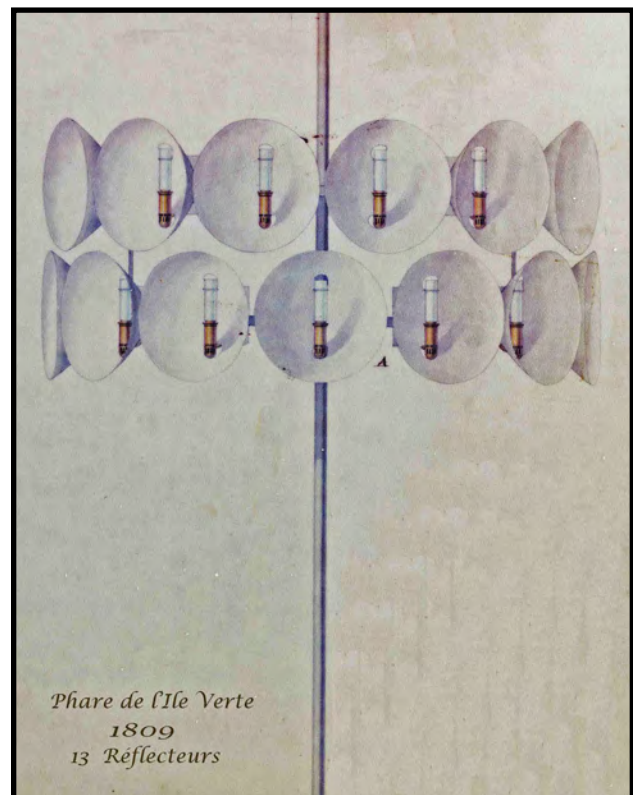
1. Vous devez allumer les lumières chaque soir au coucher du soleil et les maintenir en fonctionnement pour qu'elles soient brillantes et claires jusqu'au lever du soleil, du 15 avril au 10 décembre inclusivement.
2. Vous devez porter attention à ce que les lampes, réflecteurs et lanternes soient constamment bien claires et maintenues en ordre; il faut faire particulièrement attention à ce qu'un objet (lampe, bois, charbon ou chandelle) ne soit laissé en train de brûler à quelque endroit que ce soit, ce qui pourrait provoquer un incendie.
3. Afin de maintenir le meilleur degré de luminosité pendant la nuit, les mèches doivent être taillées toutes les trois heures, en prenant un soin particulier à leur extrémité.
4. Vous devez vous assurer de nettoyer correctement les réflecteurs chaque matin, sans faire d'égratignure ou autre bris, en utilisant une poudre à polir et les pièces de cuir qui sont fournies.
5. Vous devez vous assurer qu'aucune quantité d'huile, de bien et de matériel n'est gaspillé, détourné ou volé; vous devez agir avec économie et en bon administrateur pour toutes les matières de façon à maintenir une bonne et parfaite lumière.
6. Si des réflecteurs de lampe ou des fenêtres sont brisés, ou que d'autres dommages sont faits au phare par manque de précaution ou par négligence du gardien, il s'ensuit que la réparation doit être payée par la personne coupable du manque de soin ou de négligence.
7. Vous devez tenir un compte exact de la quantité d'huile reçue à différents moments, du nombre de quarts de pintes et de demi-pintes consommées chaque nuit; vous devez également transmettre ces informations au greffier de la Maison de la Trinité chaque mois, en plus du calcul de la quantité d'huile encore en réserve.
8. Vous ne devez admettre aucun étranger dans le phare ni tolérer aucun dommage ou obstruction qui pourrait occasionner la moindre interruption de la lumière pour la navigation.
9. Le gardien de phare n'est pas autorisé à nommer une autre personne pour faire la surveillance à sa place, sauf en cas de maladie ou d'une situation inévitable; même dans ce cas, il faudra que la personne désignée ait été approuvée par le Bureau de direction de la Maison de la Trinité à Québec, qui donnera à cette personne l'allocation qu'elle juge raisonnable et qui déduira le même montant du salaire du gardien pour qui cette tâche aura été faite.

10. Vous devez tenir un journal de bord de tous les événements que vous observez, et décrire les circonstances qui les entourent; vous devez communiquer les informations à chaque trimestre, ou plus souvent si nécessaire.

Dans le procès-verbal, et en lien aux directives 5 et 7, le Bureau de direction ajouta une autre résolution, soit que monsieur Hambleton retourne au greffier de la Maison de la Trinité son inventaire des effets, outils et matériaux destinés à son travail au phare, au moment où celui-ci est mis en opération.

Ces directives peuvent surprendre aujourd'hui, mais il faut les remettre dans leur contexte. Il s'agit d'une première formulation pour un phare au Québec. Proposées pour le système lumineux utilisé à cet endroit, elles sont des règles générales qui s'appliqueront pour les phares inaugurés dans les décennies suivantes. À ce moment, à l'île Verte, il s'agissait d'un mécanisme composé de 13 lampes installées devant des miroirs pour fournir un faisceau lumineux et alimentées à l'huile de baleine ou d'autres mammifères marins. Il n'y a pas encore à cet endroit de système pour la brume, ce qui viendra en 1856.

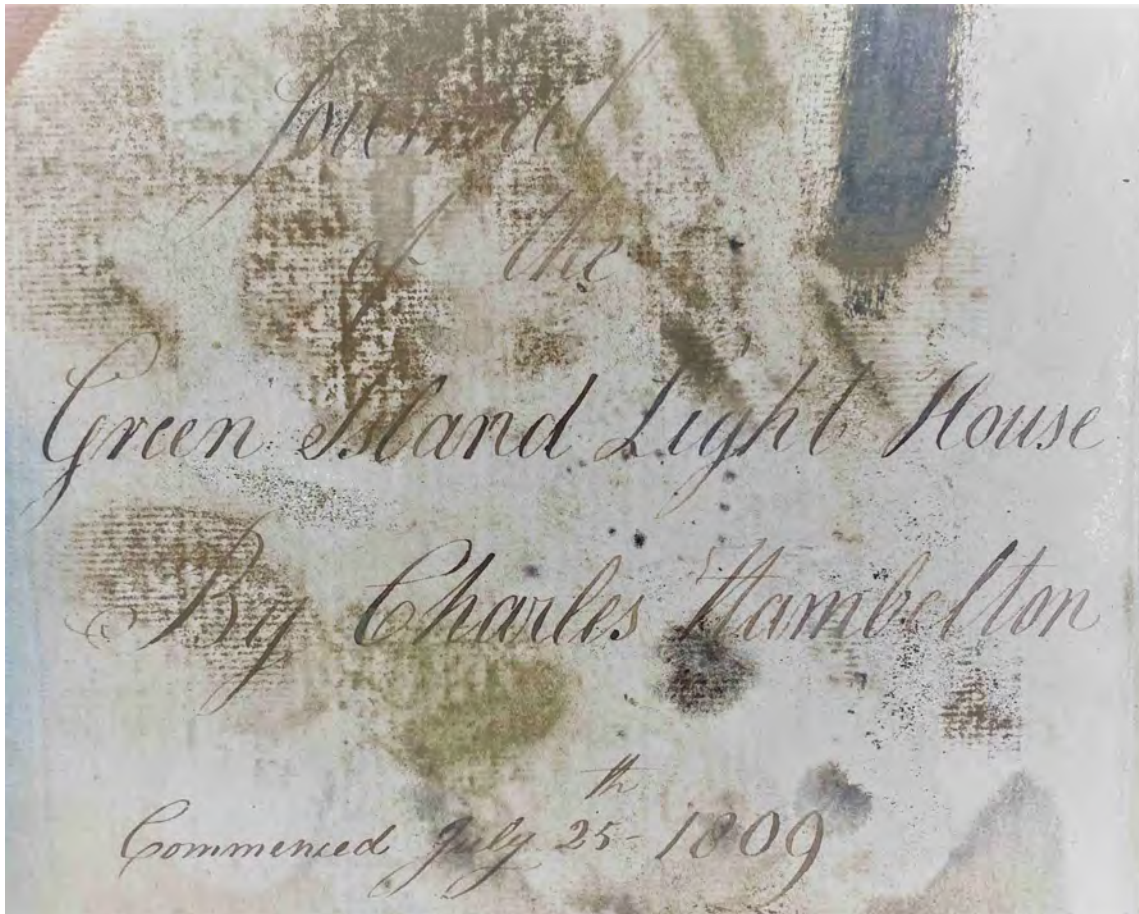
D'autres règles peuvent étonner, comme la défense d'amener des étrangers dans le phare, d'autant plus qu'au moment où ces directives sont écrites, l'habitation à l'usage du gardien et de sa famille est en construction et n'est sûrement pas terminée. On voit aussi qu'une seule personne a la garde du phare et il ne semble pas être question d'assistant-gardien. Implicitement, ceci signifie que la famille du gardien prend le relais lorsque le gardien se repose.



Système Catoptrique à 13 lampes du phare de l'île Verte

En analysant le contenu de ces directives, on peut dire qu'elles contiennent quatre orientations fondamentales, qui pour l'essentiel seront permanentes, mais éventuellement déclinées de façon plus précise :

- L'essentiel, c'est de faire fonctionner la lumière au moment approprié et dans une performance maximale (directives 1-4)
- Il faut prendre un soin exemplaire des biens du gouvernement (5-8)
- Le gardien (et son salaire) est imputable, en cas de bris, négligence, absence volontaire ou non (6-9)
- Comme la Maison de la Trinité doit exercer une supervision, le gardien doit consigner et fournir toutes ses observations (7, 9 et 10)



Page couverture du premier journal du gardien Hambleton en 1809. Coll: Jocelyn Lindsay

Il s'agissait donc d'une première formulation de telles directives au Québec, sans doute inspirées de celles existant en Angleterre. Évidemment, celles-ci se sont progressivement amplifiées et clarifiées avec l'évolution des systèmes lumineux et avec l'installation des signaux pour la brume. Ainsi, le Manuel d'instruction pour les gardiens de phare de 1891 contient 35 directives pour les gardiens, auxquelles 24 autres s'ajoutent pour la gestion des signaux pour la brume. À noter aussi qu'une portion importante des pages de ce Manuel est consacrée à des conseils d'ordre médical.

200 bougies à souffler pour l'allumage de la première lentille de Fresnel

(Par Jean Cloutier)

En 1819, Augustin Fresnel intègre la commission des phares afin d'améliorer l'éclairage des côtes françaises. Sa solution pour gérer ce problème est très ambitieuse et va à l'encontre des systèmes d'illumination existants. Il propose une lentille à échelons nécessitant une seule source lumineuse en son centre au lieu des appareils à plusieurs réflecteurs paraboliques possédant autant de lampes à huile qu'il y a de réflecteurs. L'invention de Fresnel a été concrètement fabriquée par Jean-Baptiste Soleil et a été testée sur le phare de Cordouan en juillet 1823. Il s'est avéré beaucoup plus efficace que le système d'illumination précédent, tout en consommant moins de combustible. Dans les années subséquentes, les lentilles à échelons ont progressivement équipé les phares du monde entier.



Donc, au mois de juillet dernier il y avait commémoration de ce bicentenaire de l'installation de la première lentille de Fresnel sur le phare de Cordouan, surnommé le Roi des phares. De nombreux événements furent tenus sur le sol français, mais aussi dans plusieurs autres phares dans différents pays. Malheureusement, ici au Québec, ce 200^e anniversaire de la première application opérationnelle de cette invention lumineuse est passé inaperçu et aucune activité en lien avec cet anniversaire n'a eu lieu.

Nous désirons quand même souligner l'importance qu'a eue cette expérimentation et l'évolution par la suite de ce système lumineux pour la sécurité de la navigation le long des côtes de tous les pays. Félicitations, Monsieur Fresnel pour cette réussite mémorable!

La nouvelle bouteille d'eau Perrier inspirée de la lentille de Fresnel

(Par Jean Cloutier)

Le 25 juillet 2023, les Français et le monde entier célébraient officiellement le bicentenaire de l'installation de la première lentille de Fresnel sur le phare de Cordouan. Cet événement d'importance méritait d'être célébré en lui donnant une résonance nationale et internationale. M. Hervé Bervielle, secrétariat d'État chargé de la Mer a donc lancé l'Année Fresnel, au cours de laquelle de nombreuses manifestations ont été organisées.

Parallèlement à cette commémoration, pour célébrer son 160^e anniversaire, Perrier, dont la petite bouteille d'eau gazéifiée verte est connue de tous, a décidé d'illuminer sa bouteille emblématique. C'est par une collaboration exclusive avec le célèbre designer français Philippe Starck que l'édition limitée de la nouvelle bouteille de Perrier a vu le jour. Baptisée Perrier + Stack, la nouvelle interprétation de la bouteille verte est le résultat de la vision créative du designer de renom. Il a réimaginé la forme de la bouteille en conservant son élégance à la française tout en s'inspirant de la lentille de Fresnel pour y ajouter les stries horizontales taillées dans le verre, créant un jeu optique qui se marie bien avec les bulles de la boisson.



Ça donne le gout de boire la lumière!

Retour de la lumière au phare de Métis

(Par Paul Gendron et Jean Cloutier)

Heureuse coïncidence avec le bicentenaire de la première utilisation d'une lentille de Fresnel au phare de Cordouan dans l'estuaire de la Gironde en 1823... Ici sur le Saint-Laurent, le 16 juin dernier, était testée la remise en marche de la lentille à échelons du phare de Métis.

Le premier phare de Métis n'était qu'un petit bâtiment de bois abritant un système lumineux catoptrique (avec réflecteurs) qui fut allumé le 20 octobre 1874. Au début 1900, le ministère de la Marine entame un projet majeur d'amélioration de l'éclairage maritime au Canada. L'arrivée des lentilles de Fresnel oblige la démolition des petits phares de bois à plusieurs endroits, car la structure ne peut soutenir le poids de ce nouveau système d'illumination. À Métis, un phare en béton armé est alors érigé et une lentille anglaise de 3^e ordre est allumée en 1909. En 1966, à la suite de l'automatisation, l'avis N^o 205 transmis aux navigateurs déclare que le phare de Métis est muni d'une lampe électrique à vapeur de mercure. Au printemps de 1971, la corne de brume de cette station se brise et ne sera jamais remplacée, ce qui entraîne la fermeture du phare.

Lors de la session des phares (2010-2015), le gouvernement se devait d'enlever tout contaminant sur les stations de phares avant de les céder à d'autres instances. À l'île Verte par exemple, c'est le sol autour du phare qui était contaminé par des années de grattage de peinture au plomb. D'autres phares, comme celui de Métis possédait encore le bassin de mercure sous sa lentille, qui ne pouvait plus être utilisé. Le prisme d'origine a quant à lui été conservé.



La lumière au Phare de Métis quelques années avant l'enlèvement drainage du bain de mercure
Collection Paul Gendron Photo prise le 5 Sept 2013

Explications : La lentille à échelons de 3^e ordre pèse environ 1 900 livres (862 kg). Par conséquent, pour permettre la giration de cette lentille sans interférence par la friction de façon à ce que le code lumineux demeure précis, la lentille est fixée sur un plateau qui est supporté par des flotteurs dans un bassin de mercure.

La Commission des lieux et monuments historiques du Canada et Parcs Canada ont attribué au phare de Métis le 14 juin 2016 la désignation officielle de site patrimonial. Quelques mois plus tard, soit en novembre de la même année, la Ville de Métis-sur-Mer devient propriétaire du phare de Métis, la Ville signera un bail à long terme avec l'Association des résidents de la Pointe du Phare (ARPP) dont le président est M. Ladd Johnson, professeur de biologie marine à l'Université Laval. Une des priorités du nouveau gestionnaire est de remettre en fonction la lumière du phare et, pour se faire, le mercure doit être retiré de la lanterne du phare. Sans mercure, la lumière ne bouge plus. Le comité devait trouver un autre procédé permettant la rotation de la lentille malgré son poids.



Lentille du phare de Métis. Photo: Martin Bond

Avant que le mercure soit enlevé du bain, il fallait s'assurer de la stabilité du prisme, une trappe y a été installée pour une question de sécurité et surtout pour protéger la lentille. Le drainage du bain de mercure s'est effectué en octobre 2017, ce qui a entraîné l'extinction de la lumière du phare sur une période de six ans. Le poteau de soutènement central est pourvu de filets comme un boulon, ce qui a permis d'abaisser le bassin de sa position initiale afin de finir d'enlever le mercure. En revissant le bain de mercure comme un écrou sur son boulon, le bain maintenant vide et nettoyé a ensuite été replacé en position. L'enlèvement du mercure aurait coûté autour de 35 000 \$ impliquant l'intervention de deux compagnies : Veolia et HDS.



Bassin de mercure sous la lentille. Coll: Paul Gendron / Bain de mercure descendu comme un boulon. Coll: Stéphanie Pépin / Ouverture du bouchon sous le bassin pour la vidange du mercure. Coll: John Price
Techniciens procédant à l'enlèvement, drainage du bain de mercure. Coll: John Price

M. Johnson explique que l'AARP devait au départ faire affaire avec l'entreprise qui a construit le mécanisme d'origine au Royaume-Uni, mais que compte tenu de la pandémie, les échanges avec l'entreprise, dont les bureaux se situent maintenant en Australie, étaient trop ardues. L'ARPP s'est donc tournée vers Quaketek, une entreprise montréalaise qui a fabriqué et installé des roues high tech utilisées aujourd'hui dans les restaurants tournants comme le Concorde à Québec. Le coût du nouveau mécanisme approche les 33 000 \$, mais comme l'indique M. Johnson des travaux supplémentaires devront être effectués afin d'automatiser le système. Il allègue également que le phare de Métis n'est pas le premier à retirer le mercure de la lanterne, mais possiblement un des derniers à le faire.



La nouvelle installation avec les blocs en stainless et roues spéciales High-Tech qui vont permettre au prisme de faire sa rotation. Source Compagnie Quaketek (Richard Frazao)

Le faisceau lumineux bienveillant du phare de Métis parcourt à nouveau l'horizon grâce aux efforts de la communauté de cette région, très impliquée dans la sauvegarde de leur phare.



La nouvelle lumière de Métis. Photo : Jean-Pierre Charest

Félicitations pour cette belle réalisation!

Des nouvelles du phare de Cap-des-Rosiers

(Par Lucie Bergeron)

Voici un bref résumé des événements de l'été 2023 :

Le 15 juin dernier, on a reçu la visite d'une ingénieure du MPO venue faire un visuel sur l'état du phare intérieur et extérieur et des bâtiments. Le 11 juillet, on recevait un courriel de la directrice des biens immobiliers MPO qui nous demandait une vidéoconférence. À cette conférence, elle nous disait qu'à la suite du visuel de l'ingénieure, elle considérait que le phare était dangereux pour la santé et la sécurité du public et qu'ils avaient pris la décision de fermer le phare temporairement en y mettant une clôture autour comme périmètre de sécurité pour en interdire l'accès tant que des ingénieurs d'une firme privée n'avaient pas évalué l'état réel du phare.

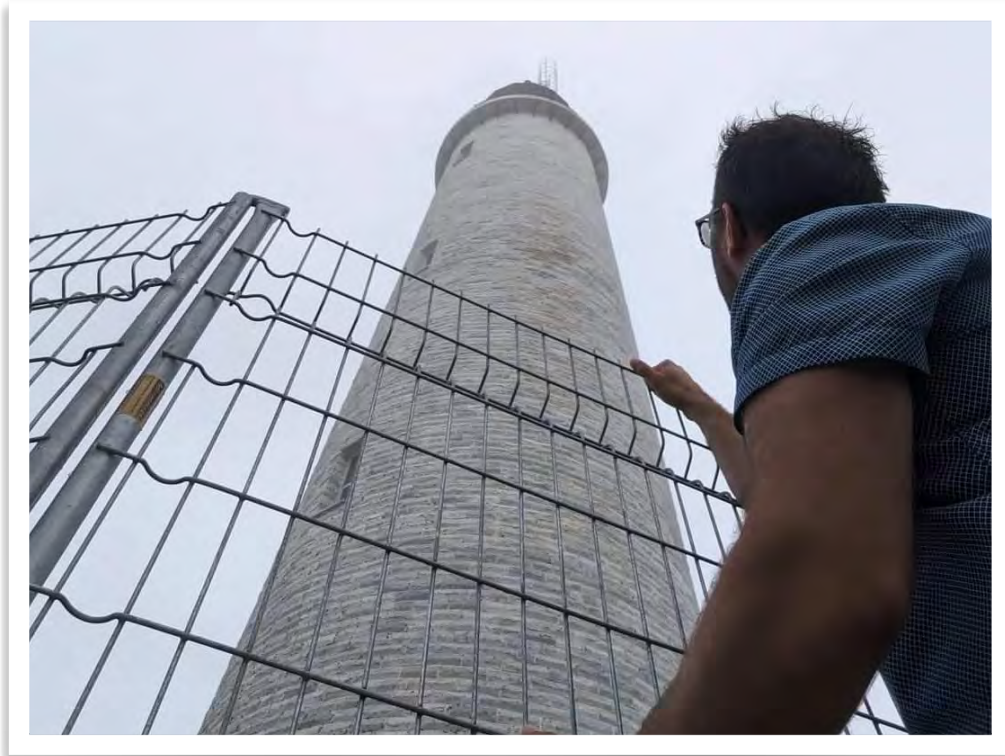
Ils ont pris la décision de mettre cette clôture le 13 juillet au matin (ironiquement lors de la Journée québécoise des phares) et un entrepreneur était sur place à 7 h pour poser cette clôture qui a été barrée. Donc, plus personne n'avait accès au phare. Il y a eu une manifestation d'une centaine de personnes du milieu, dont le député de la CAQ, Stéphane Sainte-Croix, et le maire de Gaspé Daniel Côté. Plusieurs organismes de la région de Gaspé étaient aussi présents pour signifier leur indignation et aussi presser le ministère des Pêches et Océans (MPO) de faire ces inspections approfondies le plus tôt possible pour rouvrir le phare au public.

On a dû composer avec cette réalité et faire nos visites guidées autrement, ce qui a entraîné des pertes de revenus. Les 15 et 16 août, deux ingénieurs sont venus et ont pris des échantillons. Ils ont vérifié l'état du phare à l'intérieur et ont fait des percées exploratoires sur la structure extérieure comme en 2017. Ils nous ont dit qu'ils enverraient leur rapport au MPO et qu'on en aurait des nouvelles. Les 11 et 12 septembre, un autre spécialiste est venu pour vérifier les moisissures et la qualité de l'air dans le phare et les autres bâtiments et il doit aussi envoyer son rapport au MPO.

Alors revirement, le 21 septembre on a eu un courriel du MPO pour une autre rencontre virtuelle. Le MPO nous a dit qu'ils envoyaient des appels d'offres pour faire des réparations au phare, dans une première étape, pour assurer son étanchéité (c.-à-d. réparer les tabliers des fenêtres et le marbre autour, colmater les fissures extérieures, enlever la moisissure et nettoyer le phare à l'intérieur). Cette dernière vidéoconférence nous laisse croire qu'il y a une volonté de préserver ce patrimoine, mais il y a du chemin à faire pour sa restauration complète.

C'est un début, mais comme ils n'ont pas encore reçu les rapports des experts ils ne renouvellent pas le bail tout de suite, il est à renouveler au 1^{er} avril 2024. Le MPO a dit qu'ils nous tiendraient au courant pour les travaux et rapports des experts qu'ils n'ont pas encore reçus. Nous avons eu un autre appel conférence le 17 octobre de l'ingénieure du MPO qui nous a dit que l'entrepreneur choisi pour les travaux de maçonnerie commencerait le 30 octobre et

serait là pour deux semaines. L'ingénieure nous a dit aussi que le MPO n'avait pas encore reçu les rapports des études approfondies réalisés par la firme externe cet été.



Le Maire de Gaspé, Daniel Côté devant la clôture du phare de Cap-des-Rosiers.
Photo : Daniel Côté (@DanielCoteGaspé) / Twitter

« On traite le plus haut et le plus ancien phare au Canada comme si c'était un vulgaire bien excédentaire. [...] C'est de la négligence, c'est de l'abandon, c'est un déni de responsabilité. »

— Daniel Côté, maire de Gaspé

Pour l'instant, le MPO nous tient informés, mais ces travaux demeurent seulement une première étape et personne n'a encore parlé d'une restauration complète du phare et si le phare pourrait être finalement transféré à Parcs Canada Forillon dont la limite se situe à trois pieds de la station de phare. C'est ce qui avait été prévu lors de la création du parc national Forillon et que souhaiterait la majorité de nos élus et de la population.

Nous espérons rouvrir les visites du phare pour la saison prochaine...

Note : MPO : ministère canadien des Pêches et Océans

La Journée québécoise des phares 2023



Depuis 2016, le **13 juillet** de chaque année, les phares du Saint-Laurent sont invités à vous proposer des activités spéciales qui diffèrent d'un phare à l'autre. Le but de cette journée thématique est certainement de faire parler de nos phares, mais aussi de permettre aux gens d'apprécier les travaux de restauration et de mise en valeur que nous avons faits.

Cette année, à part le fait que Pêches & Océans Canada ait fermé le phare de Cap-des-Rosiers, il y a eu des activités et conférences intéressantes sur différentes stations de phare du Saint-Laurent. Voici ce que plusieurs ont vécu au phare de l'île Verte.

Ph'ART en direct 2023

(Par Noëlle Sorin)

La Journée québécoise des phares fêtait cette année sa 7^e manifestation fixée le 13 juillet depuis 2016. Dès lors, chaque été (sauf en 2020), la Corporation des Maisons du Phare de l'île Verte marque cette journée particulière par un événement intitulé « Ph'ART en direct », qui se déroule sur le site historique et patrimonial de la Station du Phare de l'île Verte.



Les Verdoyantes et Verdoyants, les villégiateurs, les gens de passage, petits et grands, ont pu participer à de nombreuses activités, dont deux ateliers de création intergénérationnels : celui de « pierres tissées », animé par Christina Contandriopoulos et celui de « bois flottés », mené

par André-Pierre Contandriopoulos. La créativité était vraiment au rendez-vous! Un atelier de nœuds marins a également eu beaucoup de succès, grâce à l'implication d'André Malo, de Bruno Fortin et de Jacques Fraser. Toutes les personnes qui le voulaient ont été conviées sur la grève du phare pour prendre part à une activité d'art éphémère. Celle-ci consiste à se laisser inspirer, en équipe ou en solitaire, par ce que le fleuve a rejeté sur le sable pour créer une œuvre originale qui ne « vivra » que le temps d'une marée. Marc St-Gelais était le meneur de jeu.



Mais l'apothéose de cette journée unique a été le conte musical intitulé Autour d'un phare : paroles et musique d'Antoine Plante et de Mathieu Gosselin aux instruments, chants et jeu scénique, une vingtaine d'enfants de l'Île, avec la participation de Denis Michaud. L'ovation finale témoignait bien de l'émotion et du ravissement qui étaient palpables dans la foule de plus de 70 personnes. Un spectacle formidable dont les jeunes se souviendront longtemps. C'était le troisième conte imaginé par Antoine Plante et mettant en scène des enfants de l'Île. Il y a eu Joséphine de l'Île en 2019 et Le fils du roi des rosiers en 2022.

Cette année, nous avons innové en ajoutant deux journées à celle des phares; des journées réservées à l'exposition de photos de l'Île Verte. La veille, soit le 12 juillet, Robert Desrosiers nous a présenté des photos des années 70. Le lendemain de la Journée québécoise des phares, le 14 juillet, Colin Surprenant nous conviait à découvrir l'Île en hiver.

Le comité de « Ph'ART en direct » : Louise Alain, André-Pierre Contandriopoulos, Noëlle Sorin
Photos : Noëlle Sorin

Échouement à Cap-d'Espoir

(Par Jean Cloutier)

Aujourd'hui, nous avons « l'historien volant » Pierre Lahoud qui photographie du haut des airs, toutes les régions du Québec et dont vous pouvez apprécier le travail régulièrement dans le journal Le Soleil ou en consultant ses superbes livres.



Carte postale du Cap D'Espoir avec un navire échoué. Coll: Jean Cloutier

Le photographe

La photographie aérienne a vraiment pris son envol après la Première Guerre mondiale. Ces photographies servaient alors à tracer des cartes en arpentage, mais aussi à faire des inventaires forestiers. Au Québec, c'est Jacques de Lesseps qui est notre pionnier dans cette discipline hasardeuse. Il a été pilote d'avion pendant la guerre et, en arrivant au Québec en 1919, il est à la solde de la Compagnie aérienne française (CAF). Cette firme est sélectionnée en 1926 par le ministère des Terres et Forêts de la province de Québec pour effectuer le levé photographique de la Gaspésie afin de dresser une carte générale du territoire. Jacques de Lesseps établit alors son hydrobase principale à Gaspé en 1926 et une deuxième l'année suivante à Val-Brillant située à une quarantaine de kilomètres au sud de Matane. Ses missions, qui se déroulent pendant les étés 1926 et 1927, permettent de couvrir une superficie d'environ 25 000 km carrés, incluant plusieurs clichés de nos phares de la côte gaspésienne et de la baie des Chaleurs. Le 18 octobre 1927, le pilote et photographe est surpris par la brume et s'écrase sur le Saint-Laurent.

En plus de servir à cartographier le territoire gaspésien, plusieurs de ses photographies prises à basse altitude ont été utilisées pour imprimer des cartes postales. Étant moi-même cartophile, je possède plusieurs cartes postales de cette collection de Jacques de Lesseps. La plus surprenante de ces cartes demeure celle de Cap-d'Espoir où nous apercevons un navire échoué sur les rochers au pied du phare. La découverte l'année dernière d'une autre carte postale montrant cette épave battue par la mer, m'incita à faire quelques recherches à propos de ce navire.



Carte Postale du premier phare de Cap d'Espoir. Coll: Claude Fortin

Le phare

Sur la première carte, nous apercevons le phare de Cap-d'Espoir sur la falaise. Celui-ci est situé à 16 km au sud de la ville de Percé, à l'entrée de la baie des Chaleurs. Dès 1868, la construction d'un phare sur ce promontoire de 20 m de hauteur est proposée pour assister la navigation d'un trafic maritime en augmentation. Même si le Parlement avait approuvé des fonds de 1 000 \$ en 1871 pour ériger le phare, il a fallu attendre que des sommes additionnelles soient ajoutées avant de commencer les travaux en 1873. Allumé le premier septembre 1874, ce phare de bois de 41 pieds (m) de hauteur exhibait un feu rotatif dont le faisceau lumineux blanc était visible toutes les 30 secondes. En 1913, son signal lumineux change lors de l'installation d'un réflecteur à long focus. La même année, une corne de brume est ajoutée et se fait entendre lors des périodes de mauvaise visibilité. Donc, en 1926 lors de l'échouement du navire, c'est M. A. Beck qui est le gardien principal de cette station de phare, dont la portée lumineuse est de 15 miles nautiques en plus d'avoir un criard de brume lorsque nécessaire.

Le navire

La coque N° 191 est lancée le 8 mars 1913 par la Detroit Shipbuilding Co. et deviendra le navire A.D. MacTier pour la compagnie George Hall Coal Co. Enregistré à Ogdensburg dans l'État de New York, le navire mesure 257 pieds (78 m) hors tout par 43 pieds (13 m) de largeur avec un creux de 21,8 pieds (6,6 m). En 1918, le petit charbonnier est réquisitionné par l'armée américaine pour servir hors Grands Lacs pendant la Première Guerre. Il est retourné à son propriétaire le 15 mai 1919 et, à partir de ce moment, le A.D. MacTier ne se limite plus à des transits sur les lacs en amont de Montréal. En 1926, il prend un chargement de charbon au port de Lorain en Ohio en direction de Chandler dans la baie des Chaleurs pour finalement terminer son voyage au pied du phare de Cap-d'Espoir. Quelles sont les circonstances qui l'ont amené sur ce récif?



Lancement du navire en 1913

L'échouement et la suite...

Étrangement, il y a deux versions de cette histoire. Il faut d'abord corriger la date de l'événement, car certaines revues et livres mentionnent la date du 21 avril. C'était un peu tôt en saison alors qu'il n'y avait pas de navigation d'hiver et qu'à cette époque, le premier navire arrivait au port de Québec à la fin avril. Cet échouement est survenu lors d'une tempête, le 21 octobre 1926 qui était possiblement une queue d'ouragan venue balayer la région.

Version N° 1

Une tempête fait rage sur le Saint-Laurent, la côte gaspésienne et la baie des Chaleurs. Lors du passage de cette dépression, le navire New York News accosté à Port-Cartier brise ses amarres et va s'échouer dans la baie. Il sera renfloué dans les jours suivants et réparé au chantier Davie de Québec. Toutefois, à l'entrée de la baie des Chaleurs, le petit charbonnier A.D. MacTier essuie des coups de vent de plus de 60 miles à l'heure (96,5 km/heure) qui le font dériver vers le cap d'Espoir. Les vagues persistantes le montent haut sur les rochers à tel point qu'il sera

impossible de le remettre à flot. L'équipage est demeuré à bord jusqu'au 28 octobre, moment où toutes tentatives de le renflouer ont été abandonnées.



Carte Postale du A.D. MacTier vue du phare. Coll: Jean Cloutier

Version N° 2

L'autre version du naufrage indique que ce n'est pas la tempête qui a poussé le A.D. MacTier à terre et qu'il s'était déjà échoué lorsque cette perturbation météorologique a frappé la côte. Le navire progressait à pleine vitesse en direction de Chandler par un temps clair quand il a été décidé, pour sauver du temps, de passer entre le cap d'Espoir et le haut-fond Leander. Voici ce que les instructions nautiques de 2023 disent à propos de ce secteur :

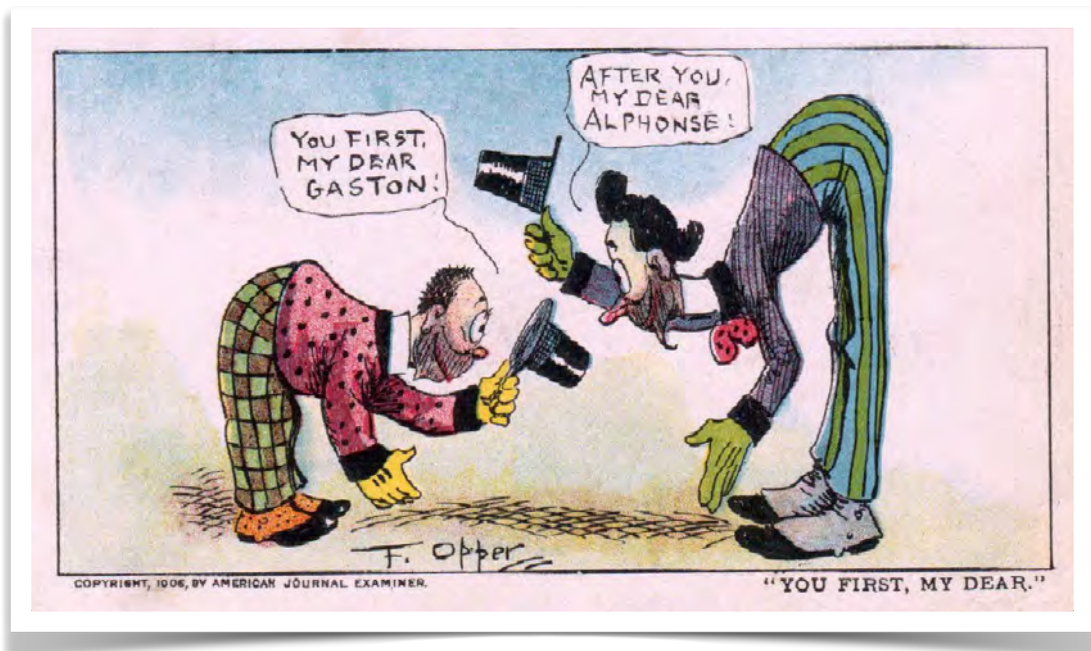
« Le cap d'Espoir consiste en des falaises de grès rouge hautes de quelques 15 m d'altitude, avec en arrière-plan, les terres s'élevant en hautes crêtes. Un haut-fond étroit s'étend jusqu'à près de 2 milles au SE du cap. Le haut-fond LEANDER recouvert de 4,6 m d'eau et sur lequel la mer brise par forts vents, gît à quelque 1,5 mille au large de la rive et constitue la plus faible profondeur du banc. Tous les navires, sauf les embarcations, doivent passer au sud de ce banc. »

À la suite de cette mauvaise décision, le navire se serait échoué sur ce haut-fond. Incapable de se remettre à flot par lui-même, il gisait impuissant lorsque la tempête a frappé. Les fortes vagues et des vents puissants ont fait le reste en poussant le navire en perdition sur les rochers au pied du phare. Le capitaine Demers de la Dominion Wreck Commission a rédigé un rapport cinglant à propos de cet échouement dans lequel il fait état d'une situation « d'ALPHONSE et GASTON » (1) qui se jouait à bord du A.D. MacTier. Le capitaine Demers considère qu'une paralysie du commandement est grandement en cause dans cet événement. Il y avait à bord du

A.D. MacTier, un deuxième capitaine, car le capitaine Andersen n'était pas certifié pour naviguer à l'est de Montréal. Le capitaine Norcott, un Canadien, possédait la licence nécessaire pour piloter dans cette région, mais ne pouvait faire valoir son autorité à bord car le navire était enregistré aux États-Unis. Le rapport stipule que la situation du commandement était mauvaise avant l'accident et s'est empirée par la suite.

La suite des événements demeure la même pour les deux versions, soit que le 28 octobre les 22 membres d'équipage ont abandonné le navire et que l'épave est demeurée piégée sur les crans rocheux. La légende dit que les habitants de cette région se seraient chauffés tout l'hiver au charbon, gracieuseté de la compagnie George Hall Coal Co. En 1939, le petit charbonnier a été vendu pour le métal et a été démantelé. Cette même année 1939, le vieux phare de Cap-d'Espoir, rongé par la pourriture a aussi été remplacé par un phare octogonal en béton armé.

(1) : Le syndrome d'ALPHONSE et GASTON



Alphonse & gaston (1906) par Frederick Burr Opper.

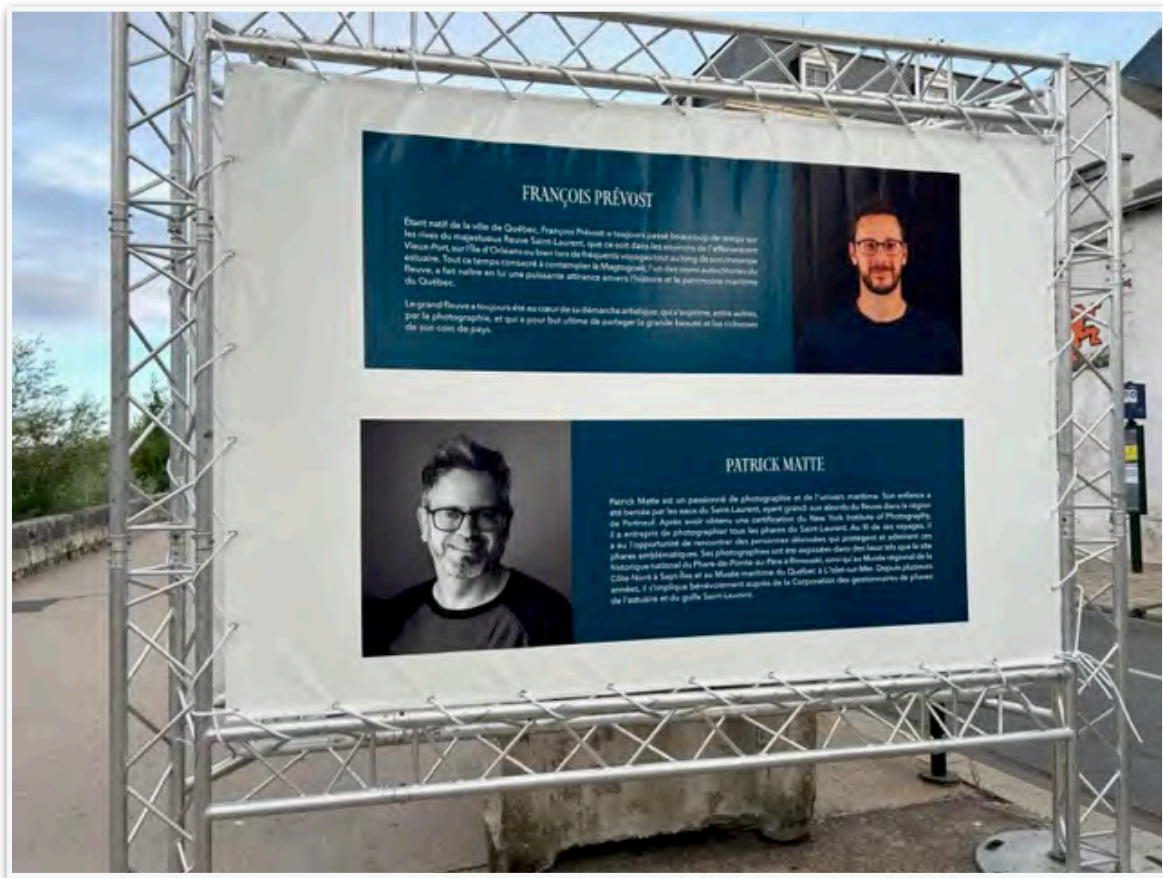
Alphonse et Gaston sont des personnages de bandes dessinées qui sont imprimées dans les journaux de New York à partir de 1901. Le titre était : « Alphonse a la Carte and His Friend Gaston de Table d'Hôte ». Les comparses sont deux Français ayant un penchant exagéré pour la politesse. La prémisse est que chacun est tellement poli et s'incline faisant des politesses l'un et l'autre, que personne ne fait rien ou ne va nulle part parce que chacun insiste à laisser l'autre le précéder.

Le syndrome d'Alphonse et Gaston décrit donc une situation où un parti (c.-à-d. une personne, une compagnie ou même un pays) refuse d'agir jusqu'à ce que l'autre parti (c.-à-d. une personne, une compagnie ou un pays) agisse en premier. Donc, rien ne bouge et aucune action ou décision n'est prise.

Les phares du Saint-Laurent, invités d'honneur du Festival de Loire 2023

(Par Patrick Matte)

Il y a quelque temps, la Société nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises (SNPB) de France nous a approchés à la Corporation des gestionnaires de phares pour mettre en œuvre un projet d'exposition de photos des phares du Saint-Laurent lors du Festival de Loire. Comme à notre habitude, nous avons eu du plaisir à nous impliquer dans ce projet.



Festival de Loire : célébration du patrimoine maritime

Le Festival de Loire à Orléans est un événement biennal qui se perpétue depuis 2003, transformant les quais d'Orléans en un port fluvial d'antan. C'est une célébration du patrimoine maritime, en particulier celle de la Loire, le plus long fleuve de France. Durant cinq jours à la fin du mois de septembre, cet événement attire un demi-million de visiteurs, ce qui en fait le plus grand rassemblement européen de la marine fluviale.

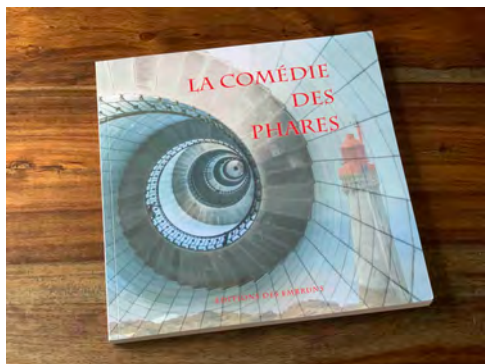


Photos : Coll: Patrick Matte

Une édition mettant en vedette le Saint-Laurent

Pour l'édition 2023, l'objectif était d'établir un lien symbolique entre la Loire et le fleuve Saint-Laurent. C'est dans cette optique que les phares du Saint-Laurent ont été désignés comme les « invités d'honneur du Festival de Loire ». C'est ainsi que mes photographies des phares, ainsi que celles de François Prévost, ont été reproduites en grand format pour créer une exposition publique en plein air. Nos phares ont été mis de l'avant de très belle façon. Les tirages, imposants, avaient des dimensions de trois mètres de largeur sur deux mètres de hauteur. Chacune des photographies était accompagnée d'une description et d'une carte géographique permettant aux visiteurs de situer précisément le phare en question.

Lancement du livre La comédie des phares

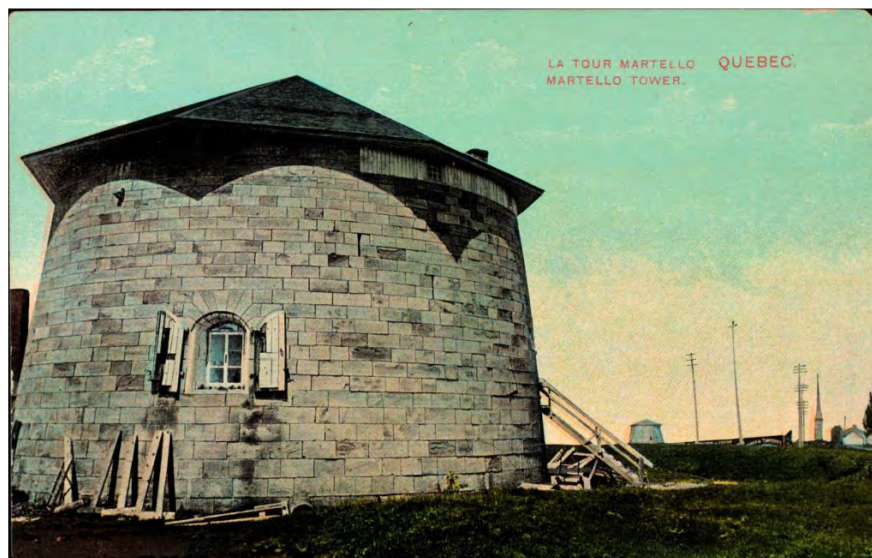


À la suite du Festival, un livre intitulé La comédie des phares a été lancé aux Éditions des Embruns. Ce livre collectif de 160 pages offre une perspective artistique sur les phares, présentant des photographies des phares de France, du Saint-Laurent et d'ailleurs accompagnées de textes d'une trentaine d'artistes. Les recettes de ce livre sont versées au profit de la Société Nationale pour le Patrimoine des Phares et Balises (SNPB).

Tour Martello ou phare?

(Par Jean Cloutier)

Québec est aujourd'hui une région touristique d'exception nous permettant de voyager à travers le temps et son histoire. Ce sont les Français qui ont bâti les premières fortifications de Québec. Celles-ci ne devaient pas être adéquates, car en 1759, l'armée anglaise a remporté la victoire contre ses rivaux. On sait depuis que les troupes britanniques avaient trouvé un point de faille en gravissant la falaise des Plaines d'Abraham en dehors des murs des fortifications. L'hydrographe Richard Cook avait fait des relevés du fleuve et trouvé où les soldats pouvaient passer pour éviter les hauts-fonds. Les troupes françaises ne pensaient pas que l'ennemi viendrait du fleuve. Quelques années plus tard, les nouveaux conquérants s'efforcent d'améliorer et d'étendre les défenses de la ville en réaction à la menace américaine. Parmi toutes les constructions et structures militaires et défensives de la ville, nous retrouvons trois petites tours rondes appelées tours Martello.



Carte Postale, 2 tours Martello à Québec. Coll: Jean Cloutier

Au début du 19^e siècle, les Britanniques craignent que les Américains, par suite de l'obtention de leur indépendance (1776), ne tentent d'annexer le Canada à leur territoire. Devant cette menace, les autorités préconisent la construction de tours à Québec pour empêcher l'envahisseur de s'approcher des fortifications existantes. La construction de quatre tours est entreprise à l'été de 1808. En 1812, les tours sont terminées et prêtes à servir. Grâce à leur architecture propre, les tours Martello sont peu coûteuses à construire et faciles à défendre. Elles sont disposées à peu près parallèlement à l'enceinte sur toute la largeur du promontoire et se protègent mutuellement. Le mur ouest, qui fait face à l'ennemi, est plus épais. Le mur est quant à lui plus mince et peut facilement être détruit à partir de l'enceinte en cas de prise par l'ennemi. Les deux tours du centre (N° 2 et N° 3) et les deux plus petites (N° 1 et N° 4) situées aux deux extrémités, doivent abriter respectivement une garnison d'environ 20 et 12 hommes du régiment du Royal Artillery. Ces garnisons doivent prévoir leur subsistance pour une période d'un mois, soit jusqu'à l'arrivée de leur relève. L'unique accès à la tour est situé à l'étage et est orienté vers l'est, c'est-à-dire vers l'enceinte des fortifications tout en ayant un point de vue sur la route du fleuve. L'échelle amovible, une fois tirée à l'intérieur, rend la tour inaccessible à l'ennemi. Il peut y avoir un crochet ou un palan au-dessus de la porte extérieure pour entrer et sortir les objets lourds. Leur structure ronde et leurs murs solides et épais les rendent très résistantes aux tirs de canon tandis que leur hauteur en fait une plateforme idéale pour une pièce d'artillerie lourde, montée sur le toit plat et capable de tourner sur 360 degrés. Les tours Martello canadiennes sont construites avec des toits coniques amovibles pour les protéger de la neige et la plupart de celles qui ont été restaurées ont désormais des toits fixes de façon à faciliter leur entretien.



Tour Martello No.2 sur les Plaines d'Abraham. Photo : Jean Cloutier

Qu'est-ce qu'une tour Martello?

L'architecture des tours est inspirée d'une forteresse ronde, qui faisait partie d'un système de défense génois, à la pointe de Mortella en Corse. En 1794, les défenseurs de la tour résistent avec succès à une attaque de deux navires britanniques. La tour est éventuellement prise par une force terrestre après deux jours d'intense combat. Par la suite, les Britanniques minent la structure à l'explosif, provoquant l'écroulement de la moitié de celle-ci dans la mer. Les Britanniques sont très impressionnés par la capacité de résistance de cette tour devant leurs

navires les plus modernes et en relèvent alors les plans avant de la faire sauter définitivement. Mais ils n'en retiennent pas la bonne orthographe, les nommant « Martello » au lieu de « Mortella », d'où l'appellation qui a perduré jusqu'à nos jours.

Il n'y a pas seulement au Québec que nous retrouvons ces constructions militaires en pierres. C'est dans les îles britanniques, entre 1804 et 1812, que les autorités construisent une chaîne de structures similaires pour défendre la côte de l'Angleterre, de l'Irlande, de Jersey et de Guernesey. Cent cinq tours sont ainsi construites en Angleterre pour se prévenir d'une possible invasion venant de France lors des guerres napoléoniennes. Les tours Martello sont ensuite exportées dans de nombreuses colonies de l'Empire britannique, dont l'Afrique du Sud, le Canada, à Minorque, dans les îles Anglo-Normandes, en Irlande, en Australie, aux Îles Maurice, etc. La construction de tours Martello en dehors de la Grande-Bretagne continue jusqu'à la fin des années 1860, alors qu'il devient évident qu'elles ne peuvent plus résister aux tirs de l'artillerie moderne.

En Amérique du Nord britannique, 16 tours Martello sont construites de 1796 à 1848 : cinq à Halifax, une à Saint John, quatre à Québec et six à Kingston. Les tours Martello situées à Halifax et à Québec sont érigées au cours des années précédant la GUERRE DE 1812, alors que celle située à Saint John est mise en place pendant ce conflit militaire. Finalement, aucune des tours n'a été attaquée et, de ces 16 tours, 11 subsistent.

Quel lien pouvons-nous faire entre ces petits forts militaires et les phares?

Lorsque les menaces militaires sont écartées, les tours Martello connaissent des destins variés. Beaucoup sont utilisées par les garde-côtes pour lutter contre la contrebande, d'autres sont démolies pour en réutiliser les pierres. Certaines sont emportées par la mer et quatre sont détruites par l'armée pour tester une nouvelle artillerie. Pendant la Seconde Guerre mondiale, quelques tours Martello reprennent du service, servant de plateformes d'observation et de tir pour la défense antiaérienne. Quelques-unes sont restaurées et transformées en musée, en centre de visite ou en galerie. Beaucoup sont privées, certaines même habitées, d'autres abandonnées. Toutefois, certaines tours situées près de la mer sont transformées en phares, dont une au Canada.

Cinq tours Martello ont été érigées à Halifax en Nouvelle-Écosse. Lorsque les marins approchent de la côte, il y a l'île McNabs, qui est la plus grande île de ce port, et qui a joué un rôle important pour défendre Halifax tout en guidant les navires vers ce port.



Premier phare sur la tour Martello de Maugher's Beach sur l'île McNab à l'entrée du Port de Halifax.

Source : Nova Scotia Archives

Cette île de cinq kilomètres de long par presque un kilomètre dans sa partie la plus large, possède une plage au milieu de sa côte ouest. Cette plage se nomme Maugher Beach. Cette île avait déjà une vocation militaire avant la construction des tours Martello dans cette région. Elle est choisie pour y construire la cinquième tour Martello. En 1814, débute la construction de cette structure circulaire de pierre aux limites de la plage de Maugher Beach. Elle se nommera « Sherbrooke Tower » et son érection sera un long projet. Les travaux sont interrompus en 1816, juste après la fin de la guerre de 1812 avec les Américains et ne reprendront qu'en 1827 pour se terminer rapidement.



Le deuxième phare sur la tour Martello de l'île McNab à l'entrée du port de Halifax. Source : Nova Scotia Archives

Une des raisons de poursuivre la construction de cette tour défensive est possiblement liée à son futur rôle. En 1826, un comité de la Chambre d'assemblée de la Nouvelle-Écosse recommande qu'un phare soit édifié sur la plage de Maugher Beach de façon à rendre le port d'Halifax accessible de nuit comme de jour. À ce moment, il n'y avait que le phare de Sambro, (le plus vieux phare du Canada datant de 1758) situé à l'extérieur du port pour guider les navigateurs qui devaient rester au large jusqu'au lever du jour.

Le commandant de la Royal Engineers de Halifax propose que ce phare soit installé au-dessus de la tour Martello « Sherbrooke » plutôt que d'ériger une autre tour sur la plage. Après le consentement des administrateurs, une petite lanterne est installée au sommet de la tour Martello N° 5, sous condition que cet ajout lumineux puisse être supprimé rapidement si la tour est requise à des fins militaires. C'est donc en avril 1828 que le système lumineux catoptrique est allumé pour la première fois.



Carte postale du phare de l'île McNab avec ses maisons pour les gardiens. Coll: Jean Cloutier

Quelques années plus tard, cette petite lanterne sans prétention devient le théâtre d'un événement historique important pour les phares. Abraham Gesner est né en Nouvelle-Écosse, mais traverse en Angleterre pour faire ses études en médecine. Parallèlement à ses études médicales, il développe une passion pour la géologie qu'il poursuivra après son retour au pays. De retour en Nouvelle-Écosse, le docteur Gesner commence à pratiquer la médecine et la géologie occupe tous ses temps libres. En 1836, il publie une étude sur la minéralogie de la Nouvelle-Écosse. Deux ans plus tard, il est nommé géologue provincial du Nouveau-Brunswick et chargé d'entreprendre l'étude géologique de cette province. Lors de ses recherches, il

développe un procédé pour raffiner un combustible à partir du charbon, qu'il appellera « kérosène ». En 1851, Abraham Gesner reçoit la permission de tester ce nouveau combustible dans le système lumineux de la lanterne du phare de Maugher Beach. Malgré les succès de son expérimentation, l'utilisation du kérosène dans ce phare est quand même suspendue pour des raisons budgétaires en lien avec les modifications nécessaires à la lanterne. Toutefois, le kérosène est réintroduit en 1863 et, plus tard, ce combustible pour les lampes est adopté à travers le monde.

Retournons au phare de cette tour Martello située très près de la mer au bout de la plage. Chaque année, les tempêtes d'automne et d'hiver malmènent continuellement cette structure de pierre et aussi le site juste à côté où se trouve la maison du gardien. Lors de ces périodes de mauvais temps, il arrive que les gardiens ne puissent accéder à la maison et doivent demeurer dans la tour Martello. En 1867, un mur de protection est ajouté pour prévenir l'érosion et les bris de la fondation de la tour. La même année, c'est la Confédération du Canada et la gestion des phares passe au nouveau ministère de la Marine & des Pêcheries. Deux ans plus tard, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse abandonne cette tour Martello comme élément militaire et transfère ainsi la propriété, les coûts d'entretien et de réparations au gouvernement du Canada.



Carte postale du phare sur la tour Martello, et l'enrochement quelques années avant sa démolition. Il n'y a plus de maison et autres dépendances, Coll: Jean Cloutier

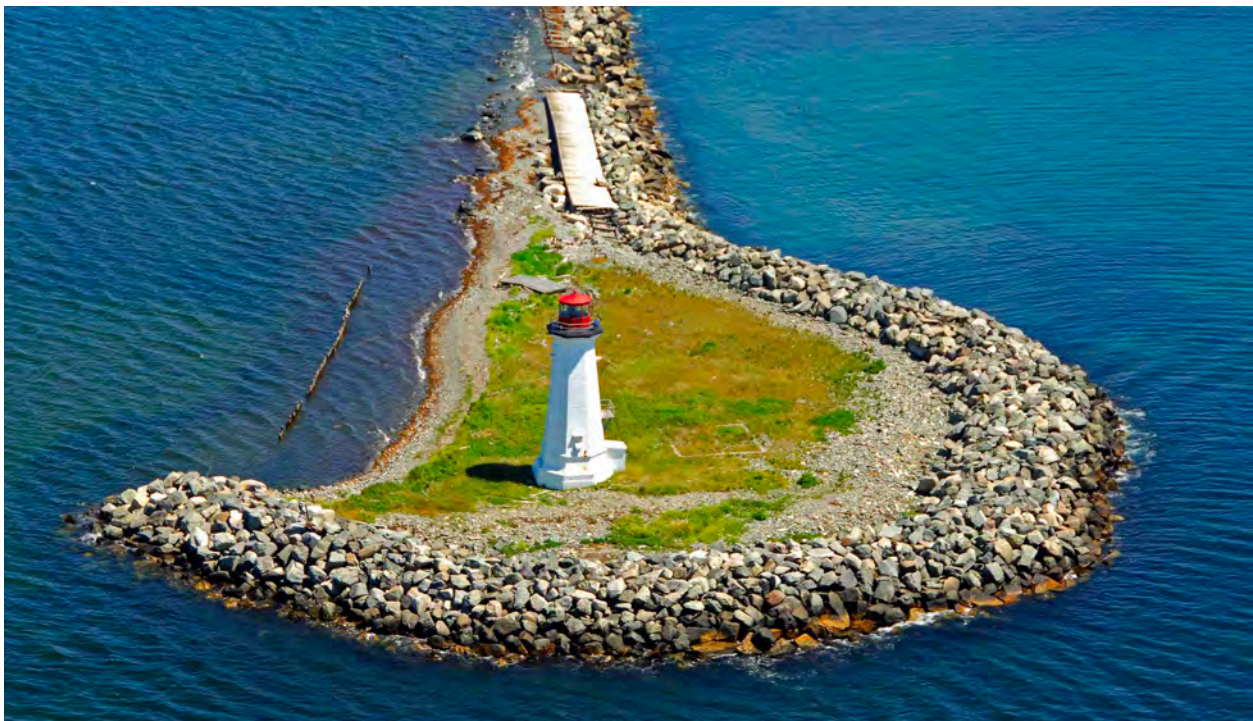
Le passage d'une queue d'ouragan endommage sérieusement la tour en 1871. Les réparations nécessaires sont exécutées et un enrochement autour de la structure est ajouté en 1875 pour

prévenir la détérioration. En 1901, une structure octogonale et une nouvelle lanterne abritant une lentille de Fresnel de cinquième ordre sont installées pour remplacer le système lumineux par réflecteurs. En 1906, la tour est rehaussée de trois mètres pour y installer une nouvelle lanterne abritant une lentille de 3^e ordre fabriquée par la firme Barbier, Bénard & Turenne.



Démolition de la tour No.2 à Québec en août 1904, nous montrant l'épaisseur des murs.
Coll: Archives Ville de Québec

Les années passent et l'entretien de cette vieille tour Martello demeure exigeant et c'est pourquoi en 1941 un nouveau phare en béton armé est construit pour remplacer l'ancienne structure. La démolition de cette vieille tour Martello, dont les murs sont très épais, persiste jusqu'en 1945. Le phare de béton de Maugher Beach est complètement automatisé en 1983.



Le phare en béton armé de Maugher's Beach sur l'île McNab aujourd'hui et quelques vestiges de l'ancien phare.

Source : marinas.com

Rétrospective journalistique

Pour faire suite à l'article sur l'échouement du A.D. MacTier à Cap-d'Espoir, voici des articles de journaux de l'époque : Le Droit du 22 octobre 1926, La Patrie du 25 octobre 1926.

UNE BARGE EN DANGER.

Presse canadienne
MONTREAL, 22. — La barge à vapeur A. D. MacTier, échouée au large du Cap d'Espoir, sur la côte de Gaspé, paraissait hier soir être en grand danger. Il faisait un vent de 60 milles à l'heure. On croit qu'un équipage de vingt-deux est à bord. Par suite de la mer hou-

leuse, il était impossible d'établir des communications entre le bateau et le rivage.

La barge était partie du lac Erié avec une cargaison de charbon, en route pour la baie des Chaleurs, et elle était aux environs du cap d'Espoir quand elle s'échoua. Elle fut construite en 1913 à Détroit et jauge 1.899 tonneaux.

ILS ABANDONNENT LEUR NAVIRE AU CAP ESPOIR

QUEBEC, 25. — (Du correspondant de la "Patrie"). — Un message reçu par le Service des Signaux, annonce que les 22 hommes d'équipage de la barge à vapeur "A. D. MacTier", qui s'est échouée à six milles de Cap Espoir, ont abandonné le bateau naufragé de crainte qu'une autre tempête de vent ne le fasse sombrer. Dans les chaloupes de sauvetage, les marins se sont rendus sains et saufs au Cap Espoir. On ne sait si c'est leur intention de retourner à bord. Leur action était justifiée par le danger imminent que courait le bateau d'être mis en pièces si une autre tempête s'élevait. Aucune demande de secours n'a été faite à Québec.

Commentaires d'Ozéniphare Delisle

(Par Jean Cloutier)



La page Facebook de La route des phares



Entre chacun de nos Bulletins des Amis des phares, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook pour y trouver des informations, des liens, des capsules historiques et plus encore.

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

Au nom de tous les Gestionnaires de phare de l'Estuaire et du Golfe Saint-Laurent, le Comité du Bulletin désire vous souhaiter de Joyeuses Fêtes !



Si vous avez des commentaires, des suggestions, des témoignages, des corrections, des ajouts, des textes ou des photos 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 à ce Bulletin :

Paul Gendron, Noëlle Sorin, Jocelyn Lindsay, Pierre Lahoud