

Le Phare De L'Île-Verte

by Michel Gagné, A.Q.E.P.

Il fut un temps où la navigation sur les grandes artères fluviales était une aventure hasardeuse et maintes fois risquée. De nos jours, la technologie et la présence humaine pallient à ces problèmes ancestraux. La navigation, comme plusieurs autres domaines, fit un bond remarquable au début du siècle dernier.

Afin d'assurer la sécurité des navires sur le Saint-Laurent, l'on procéda à la mise sur pied d'une corporation avec un pouvoir absolu. Celle-ci procéda à la construction de ce qui allait devenir un complément aux pilotes des voies navigables: les phares.

En 1984, la Société canadienne des postes émettait quatre timbres dans la cadre d'une série annuelle consacrée aux phares des côtes canadiennes. L'un d'entre eux représentait celui de l'Île Verte, au Québec. A l'occasion d'émission de timbres, il est de mise que les autorités produisent une notice philatélique (PS14). Après avoir parcouru les quelques lignes que nous retrouvons sur chacun de ceux-ci, nous demeurons sur notre appétit. Voulant en connaître davantage sur ce premier phare du Saint-Laurent, j'entrepris donc des recherches intensives.

Mes efforts furent récompensés lorsque je pris connaissance d'un document dont l'essence même traitait du premier gardien du phare de l'Île Verte. De fil en aiguille, d'autres précisions se greffèrent aux bribes initiales. Voici donc son histoire qui permettra dorénavant "d'éclairer" les philatélistes avides de détails et d'anecdotes.

ORTHOGRAPHE DE L'ÎLE VERTE

Il est important, en premier lieu, d'apporter quelques éclaircissements sur l'orthographe du mot "Île Verte" que nous pouvons lire sur le timbre-poste tout juste sous le mot Canada. Le tout remonte aux premières concessions seigneuriales alors que l'orthographe joue un rôle capital. L'île ainsi que la terre ferme étaient



considérées comme une entité géographique unique.

A cause du caractère verdoyant que l'on y retrouvait et de la confusion possible entre les deux sites, l'on choisit d'écrire "Île Verte" pour désigner l'île, et l'"Isle-Verte" pour désigner la terre ferme. Ainsi, c'est donc de l'île que nous vient l'origine du nom "Isle-Verte" que porte encore aujourd'hui le village situé en face de celle-ci, à quelques 2.5 kilomètres au large.

L'ÎLE VERTE A TRAVERS L'HISTOIRE

Du point de vue historique, l'Île Verte fut témoin de certains faits que nous jugeons importants de vous communiquer. Brièvement, rappelons que le premier septembre 1535, Jacques Cartier mentionne son existence dans ses Relations. Il en sera de même de Champlain qui, entre les années 1621 et 1626, mentionne régulièrement le nom de l'Île Verte et insiste sur le fait que cette île sert de repaire aux contrebandiers venus d'Europe. En 1621, un fort fut érigé par les négociants de La Rochelle pour traiter clandestinement avec les Amérindiens.

En 1622, un navire espagnol fit de l'Île Verte son port d'attache. C'est de là que les excursions d'"espionnage" s'effectuaient. Puis l'ère seigneuriale fit place aux années aventurières. La région, dont l'Île Verte, prit le nom de la seigneurie de L'Isle-Verte et fut concédée à Louis de Lauson, Sieur de La Citière, en 1653.

Avec l'accroissement de la colonisation, la navigation devenait de plus en plus fréquente et particulièrement périlleuse due aux récifs dans les parages de l'Île Verte. C'est alors que, dès 1730, une base de pilotage était érigée sur l'île par le ministre de la marine française.

FONDATION D'UNE CORPORATION

Afin de pourvoir à la sécurité maritime il fut fondé dans la ville de Québec, en mars 1805, la Corporation de Trinity House, identique à celle déjà existante à Londres et dont l'opération remonte à 1515. La nouvelle corporation établissait alors son statut en constituant des règlements conformes aux lois maritimes de la Grande-Bretagne, tels que la construction de phares, le posage de bouées et d'ancre, l'installation de fanaux et des amers sur les rives du Saint-Laurent, l'opération de creusage aux endroits jugés nécessaires, ainsi que la réparation et l'amélioration du port de Québec, etc.

Un autre pouvoir absolu que détenait la Corporation est le contrôle qu'elle exerçait sur les pilotes du Saint-Laurent. A cette époque, on en dénombrait quelque soixante-dix dont quarante-huit exerçaient leur métier de Pointe-au-Pic à Québec tandis que les autres faisaient de même entre ce dernier point et Montréal.

Les structures devaient être vigoureusement respectées et on se devait de contrôler ses applications. Le maître adjoint de la Trinity House de Québec, qui inspecta le phare dans la nuit du 13 septembre 1810, trouva tout en bon état. Son rapport est des plus éloquentes et fournit des précisions sur l'équipement utilisé. Pour conserver le contexte original, nous le reproduisons dans sa version d'origine.

"We arrived at half past two o'clock in the morning of Thursday the thirteenth instant, and found the lantern illuminated with thirteen lamps, set in an equal number of reflectors, these with the other apparatus in it were in high order. At day-light, we again examined the lantern and tower; the former is erected in a master-like solid manner, the latter is also a piece of good mason-work. The rough casting particularly attracted our notice, it being exceedingly hard and durable."

Les relations avec les pilotes semblent avoir été assez ardues. Plusieurs modifications à la loi furent apportées sans succès. C'est en 1860 qu'ils se dotent d'une institution permettant de

se réglementer. En 1875, le gouvernement transfère les pouvoirs de la Trinity House concernant la navigation à la Commission du Havre de Québec.

En parcourant la liste des pilotes, nous retrouvons trois noms qui sont familiers à l'Île Verte: Peter Fraser, dont nous reparlerons plus loin, Charles Lecours et Wm. Petit Crew.

CHOIX DU SITE

En 1801, dans un document signé par le capitaine du port de Québec, du maître du Havre ainsi que d'un des navigateurs les plus expérimentés du Saint-Laurent, il est stipulé que l'Île Verte est l'endroit idéal pour ériger un phare parce que cette partie du fleuve était considérée comme la plus dangereuse entre Bic et Montréal.

L'Île Verte, dite Petite Île, sise à 2.5 kilomètres de la rive sud du Saint-Laurent vis-à-vis le village du même nom, s'étend sur 13.5 kilomètres par 2 kilomètres de largeur. Sa situation géographique est de 48°03' nord et de 69°25' ouest.

En 1809 s'élevait donc à l'Île Verte le premier phare du Saint-Laurent et il est toujours debout aujourd'hui. Il s'agit du plus ancien phare du Canada après celui de Sambro (Figure 1); au large d'Halifax et celui de la pointe Gibraltar dans l'île de Toronto (Figure 2). Dès 1787, un certain Peter Fraser, qui travaillait depuis quinze ans à l'amélioration de la navigation dans le Saint-Laurent, se rendit à Londres recueillir des fonds auprès des marchands de la ville qui faisaient le commerce avec le Canada. Fraser évalua à plus de 8000 tonnes la quantité de marchandises passant près de l'Île Verte à l'embouchure de la rivière Saguenay au cours d'une année.

Un droit de 9 pence la tonne suffirait à financer la construction d'un phare à l'Île Verte. Sa recommandation fut appuyée par le commandant Sawyer de la Royal Navy dans un rapport écrit à bord du "Leander", dans le port de Québec, en date du 9 octobre 1787:

"I have seen the estimates and the plan of a lighthouse meant to be erected on Green Island; also the plan of a Dwelling House. In regard to the expediency of the former, I am clearly of opinion that it is absolutely necessary as I look upon that part of the River to be most dangerous owing to the situation of Red Island, and the setting of the Currents

from the Saguenay River, which are so very irregular that Vessels are frequently deceived as to their Situation, and I am credibly informed that several have been Ship wrecked on Red Island, that would have been saved if there had been a light on Green Island''.

Ce ne fut qu'au printemps 1806, soit plus de 18 ans plus tard, que le conseil exécutif du Bas-Canada prit la question en main. Après mûres réflexions, le conseil d'administration de la Corporation de Trinity House, lors de la réunion de février 1806, acquiesça à la demande d'ériger un phare sur l'Île Verte. La demande fut alors immédiatement adressée au gouverneur de la province afin de concrétiser ce projet aussitôt que la saison le permettrait et que les estimés seraient approuvés par lui. Depuis plusieurs années une taxe de navigation était chargée afin de soutenir et améliorer la navigation et le pilotage sur le fleuve Saint-Laurent et une parcelle de ces revenus non employés était sous l'administration du receveur général.

Lors du conseil d'administration suivant, appuyé de l'approbation gouvernementale, des décisions furent adoptées de façon à procéder à l'achat du terrain où serait érigé le phare, à trouver un entrepreneur pour le construire et à commander les plans et devis ainsi que les divers autres matériaux nécessaires.

Au mois d'avril de la même année, le maître du port de Québec et le surintendant des pilotes procèdent à la pose de bouées dans le chenal qui sépare l'île de la rive sud. Poursuivant leur chemin, il découvrent du côté nord de l'île la "pointe à Michaud", emplacement de prédilection pour l'érection d'un phare. Passant aux actes, le Corporation fit l'acquisition d'une vingtaine d'acres carrés de terrain appartenant au Sieur Peter Fraser, un des copropriétaires d'une grande partie de L'île. En 1809, la propriété augmente d'une terre de trois arpents de largeur par un mille de profondeur.

A propos du Sieur Fraser, rappelons que c'est en 1786 qu'il acquiert le droit de s'établir dans la partie ouest de l'Île Verte. A cette époque, l'île appartenait à plusieurs membres de la famille Côté, dont les racines remontent à l'époque de la tenure seigneuriale. C'est en 1796, que Peter Fraser se fait concéder la partie de l'île où s'élèvera le phare en 1809. Le 24 février 1813, il se fait concéder, pour sa fille Sophie, tout le reste de l'île qui, dans sa totalité, était maintenant à jamais détachée de la seigneurie mère.



Le plus vieux phare au Canada situé sur l'île de Sambro, en Nouvelle-Ecosse.

L'ERECTION DU PHARE

La construction d'un phare en ce début du 19^e siècle n'était pas une chose facile et pouvait prendre plusieurs années avant d'être complétée. Les travaux n'étaient exécutés que durant la période estivale. C'est à l'été 1806 que l'entrepreneur principal, Edouard Cannon, monta la charpente du phare et effectua la finition extérieure.

A l'été 1807, on exécuta les travaux de menuiserie à l'intérieur et en 1808 on finalisa la construction ainsi que la peinture et la pose d'enduits extérieurs destinés à protéger le phare contre les intempéries. Cette tour est du type circulaire, construite en pierre recouverte de planches à clin et d'un hauteur de 42 pieds. Ce n'est que l'année suivante, que la lanterne, qui ajoute 18 autres pieds, fut fournie par George Robinson de Londres et les lampes et réflecteurs par la société Brickwood and Daniel du même



Dessin du phare de la pointe Gibraltar situé dans l'île de Toronto. Photo: Archives publiques du Canada

endroit, au coût de 388 livres sterling. Ceux-ci appartiennent à la 4e classe, c'est-à-dire de la dimension de 19 5/8 pouces. Ils sont également connus sous la lettre "D" qui désigne cette catégorie d'éclairage. L'ancien système, qui était composé d'une lampe à vapeur de pétrole, d'un globe circulaire et d'un mécanisme d'horlogerie permettant la rotation et l'émission de signaux lumineux à intervalles fixes. Aujourd'hui, à cause de l'évolution des techniques, le mécanisme est entièrement automatisé et il n'y a plus de gardien.

La tour de pierre se terminait par un double plancher de planches de chêne de trois pouces couvert de cuivre sur lequel reposait la lanterne. Le tout fut terminé sous la surveillance même du premier gardien, Charles Hambelton, qui avait été chargé par la C.T.H. de voir à l'ouverture prochaine du phare. Le coût total des dépenses de construction s'éleva à 2200 livres sterling.

En acceptant le poste de gardien de phare, Charles Hambelton n'était pas tout à fait ignare de la tâche à accomplir car il pratiquait le métier de navigateur. Il délaissa ce métier vers 1805 pour offrir ses services à la Corporation de Trinity House de Québec. Le 1 mai 1808, au salaire annuel de cent livres sterling, il acceptait, dans un premier temps, d'exécuter certains travaux ayant trait à la navigation, puis de remplir la fonction de gardien du premier phare du Saint-Laurent de septembre 1809 jusqu'au moment de son décès en avril 1827.

CHARLES HAMBELTON, PREMIER GARDIEN DU PHARE

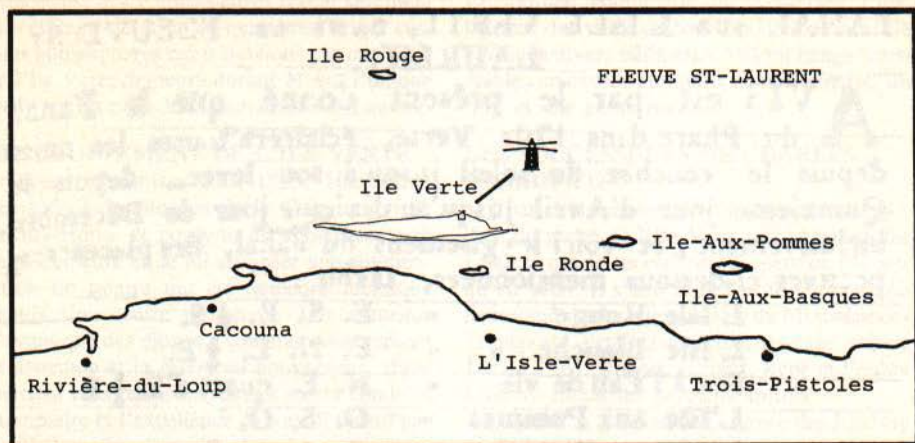
En 1809, plus précisément le 21 septembre, la Gazette de Québec (Figure 4) annonçait que désormais la lumière du phare de l'Île Verte brillerait tous les soirs du coucher au lever du soleil. Ceci du 15 avril au 15 décembre inclusivement, date ultime de la saison navigable. Grâce à une diffusion comprenant plus de 300 copies, cette nouvelle atteignit rapidement les provinces maritimes et même les pays étrangers, les rassurant ainsi sur une plus grande sécurité sur les eaux du Saint-Laurent.

Quelques jours auparavant, soit le 13 septembre, Charles Hambelton - l'une des différentes orthographes rencontrées à cette époque, dont celle-ci utilisée lors de son engagement - le premier gardien du phare de l'Île Verte, écrivait aux autorités compétentes et demandait les directives nécessaires pour la mise en application des opérations.

QUI ÉTAIT CHARLES HAMBELTON

L'origine du nom Hambelton, ou Hamilton, est écossaise; il est issu du château Hambelton situé dans le Buckinghamshire. Le clan familial aurait été fondé par William, troisième duc de Leicester. Il quitta l'Angleterre pour l'Écosse vers 1215 et prit le nom d'Hambelton en souvenir de son lieu d'origine.

Différentes orthographes sont relevées au cours des siècles: Hambelton, Hambleton, Ambelton et Ambetton. En ce qui concerne



Carte montrant l'emplacement de l'île Verte dans le fleuve Saint-Laurent. Le phare est érigé l'extrémité nord de l'île à l'endroit surnommé la "pointe à Michaud".

Charles, nous pouvons lire dans les archives religieuses et civiles qu'il arriva à Québec à la fin du XVIII^e siècle et qu'il utilisa l'appellation Hambelton.

Charles est né en Ecosse vers 1766; il pratiqua les métiers de navigateur, cordier et gardien de phare. Il se convertit au catholicisme le 11 mars 1822. Il est décédé et fut inhumé à Cacouna le 17 avril 1827.

TACHES DU GARDIEN DU PHARE

La fonction de gardien de phare n'était pas de tout repos surtout à cette époque. Le matériel et les moyens employés étaient rudimentaires. A cela s'ajoutait des conditions de vie quelque

fois pénibles. Lors de son engagement par le gouverneur du Bas-Canada en avril 1808, Charles Hambelton était tenu d'être constamment à son poste du 15 avril au 15 décembre, du coucher au lever du soleil. Il devait voir à l'entretien des lampes, des réflecteurs et autres accessoires. De plus, le détenteur de cette fonction se devait d'être sobre, intelligent et en bonne santé.

À la veille de l'ouverture officielle du phare, la Corporation de Trinity House devient plus explicite dans ses règlements. En plus des exigences citées précédemment, on mentionne que les mèches des lampes doivent être nettoyées à toutes les trois heures et les réflecteurs tous



Photo prise à l'époque où la phare fonctionnait manuellement. Nous y voyons également l'ancienne maison du gardien, aujourd'hui transformée.

FANAL sur L'ISLE VERTE, DANS LE FLEUVE St LAURENT.

AVIS est par le présent donné que le Fanal du Phare dans l'Isle Verte, éclairera toutes les nuits depuis le coucher du soleil jusqu'à son lever, depuis le Quinzième jour d'Avril jusqu'au dixième jour de Décembre inclusivement ; et voici les gisemens du Fanal, des places recevables ci-dessous mentionnées, savoir :

L'Isle Rouge	-	-	E. S. E. $\frac{1}{2}$ S.
L'Isle Blanche	-	-	E. N. E. $\frac{1}{2}$ E.
Port l'Eau de vie	-	-	N. E. quart d'E. $\frac{1}{2}$ E.
L'Isle aux Pommes	-	-	O. S. O.
L'Isle aux Basques	-	-	O. S. O. $\frac{1}{2}$ O.
La batture au bout N. E. de l'Isle verte	-	-	S. O. $\frac{1}{2}$ S.
La batture au bout O. de l'Isle verte	-	-	N. E. $\frac{1}{2}$ E.

Par Ordre

Maison de la Trinité
Québec, 20e Sept. 1809.

Wm. LINDSAY Junr.
Greff. M. T. Q.

Extrait de la gazette de Quebec du 28 Septembre 1809 faisant foi de l'erection du Phare de L'ile-verte.

les matins, en utilisant la poudre à polir ainsi que le cuir désigné pour cet usage. A tous les mois, Hambelton devait présenter un inventaire des matériaux et devait prévenir le gaspillage et le vol.

Dans le but d'éviter un dommage quelconque ou la possibilité d'une interruption de la lumière, il était strictement interdit d'accorder l'accès à des étrangers. Dans le cas d'un bris causé par la négligence du gardien, ce dernier est tenu financièrement responsable. Pour ce qui est des absences, sauf celles dues à la maladie ou à une incapacité, elles devaient être accordées par la C.T.H. mais le coût du remplacement était pris à même son salaire.

Si la vie de fonctionnaire peut paraître aux yeux de certains comme remplie d'habitudes casanières, plusieurs se rendront compte que ce n'est pas toujours véridique, principalement dans l'exercice de ce métier. Voici une anecdote qui démontre comment la vie de ce fonctionnaire n'était pas toujours facile. Ceci se déroule au phare de l'Isle-aux-Oeufs, vers la fin de l'automne de 1872, alors que le pivot de la roue de communication du mouvement se brisa. Comme la saison de navigation était avancée

il fut impossible d'obtenir une pièce de rechange avant l'ouverture au printemps suivant.

Comme le phare se devait de remplir sa fonction première on a dû faire appel à l'énergie humaine en remplacement de la mécanique. Le gardien du phare, Paul Côte, accompagné des membres de sa famille, furent dans l'obligation de faire fonctionner le mécanisme manuellement durant vingt-sept nuits cet automne-là et autant le printemps suivant. Il fallait que le mécanisme tourne sans arrêt durant tout le quart de nuit afin de projeter continuellement de la lumière. Malgré les inconvénients d'une telle situation causés par les insomnies, le froid et l'humidité imprégnés dans la muraille de la tour, la famille côte permit au phare de l'Isle-aux-Oeufs de continuer à chaque minute et demie à jeter sa lumière sur les eaux du Golfe Saint-Laurent. Heureusement pour Charles Hambelton et le phare de l'Isle Verte, aucune intervention d'urgence de cette envergure ne fut nécessaire.

Parmi les autres tâches coutumières, il devait aussi tenir un journal quotidien de tout ce qui se passait et de ses observations et devait le faire parvenir à ses supérieurs de Québec à tous les

trimestres. Ses commentaires furent sûrement pris en considération au moment d'ériger certains autres phares car n'oublions pas que celui de l'Île Verte demeura durant 21 ans l'unique phare sur les rives du majestueux Saint-Laurent.

DEVELOPPEMENT DE L'ÎLE VERTE

Durant le mois d'août 1815, Hambelton demande aux autorités de la Corporation de Trinity House de pourvoir à l'agrandissement de sa demeure et de lui accorder une augmentation de salaire qui est demeuré identique depuis l'ouverture du phare. Les autorités n'ayant que des éloges à son endroit acceptent sa demande et la réfère au gouverneur. Elles insistent plus particulièrement sur la conduite exemplaire et l'excellence du travail fourni par Hambelton depuis son embauche.

Toutefois, la situation prit une nouvelle dimension lorsqu'au mois de mai suivant, Hambelton fait parvenir une commande pour diverses marchandises dont de l'huile. C'est alors qu'il est accusé d'avoir failli à la procédure et d'être en retard dans sa commande. Hambelton n'était pas au bout de ses peines. L'inventaire de décembre 1821 laisse entrevoir aux autorités une hausse dans les dépenses d'huile de soixante-trois gallons en comparaison pour la même période l'année précédente.

L'inquiétude des autorités à ce sujet s'accroît lorsque plusieurs plaintes sont logées par les navigateurs insatisfaits. Les plaignants allègent que la lumière n'est pas visible à l'heure convenue et qu'elle est éteinte prématurément le matin. En janvier 1823, Hambelton fait parvenir à la Corporation de Trinity House une missive accompagnée de plusieurs affidavits prouvant le nonfondé des rapports déposés contre lui et demande le retrait des plaintes. Il faut croire que celles-ci n'étaient pas tellement fondées car son employeur les retire après lui avoir adressé les avertissements d'usage.

Malgré les longues heures accordées à son travail, Hambelton bénéficiait de quelques activités telles que la pêche et la culture. À la lecture des archives de la Corporation de Trinity House, on apprend qu'il effectua, à ses frais, de nombreuses améliorations en défrichant quelque dix arpents sur lesquels il transporta de la bonne terre pour enrichir le sol stérile de l'Île Verte.

Au cours des années, plus particulièrement en 1827, il possédait un jardin pouvant fournir huit cents minots de patates et autres légumes.

Le gardien Hambelton fut également l'investigateur des voies de communications sur l'île et érigea divers bâtiments, tels un hangar, une étable, un caveau, un puits en maçonnerie, un four et une petite maison.

LES SUCCESEURS DE CHARLES HAMBELTON

Charles Hambelton fut remplacé comme gardien du phare de l'Île Verte par la lignée des Lindsay qui se succédèrent de père en fils jusqu'en 1964. Il s'agit d'un record national qui tient toujours dans les annales du Ministère des Transports. Pendant cent trent-sept ans, soit de 1827 à 1964, Robert, Gilbert, René et Freddy Lindsay furent les gardiens attirés.

Le premier gardien de la lignée des Lindsay fut Robert qui occupa les fonctions de 1827 à 1867, soit durant quarante ans. Son fils Gilbert lui succéda de 1867 à 1888, année où il fut victime d'un accident, ayant fait une chute mortelle d'une quarantaine de pieds, alors qu'il peignait la couronne de la galerie, au sommet du phare. Durant les dernières années de service, son revenu annuel s'établissait à 860\$.

René Lindsay assumait la garde du phare à la mort de son père en 1888. Ses honoraires se chiffrent à 600\$ annuellement. Il avait alors seulement seize ans. Malgré son jeune âge, les autorités acceptèrent de lui confier la responsabilité du phare. Il égala presque le record de son grand-père avec trente-neuf ans de loyaux services. Il mit fin à sa carrière en 1927, durant laquelle il contribua à mettre sur pied, autour des années 1905, les assises de l'Association des gardiens de phare. De nos jours, cette association fait partie intégrante du syndicat de la Fonction publique. Elle regroupe tous les gardiens de phares des Maritimes, du Québec et de l'Ontario.

Le dernier gardien résident du phare de l'Île Verte fut M. Freddy J. Lindsay (Figure 5) qui occupa le poste de 1927 jusqu'au moment de sa retraite en février 1964. Débutant sa carrière à l'âge de 29 ans, il fut gratifié d'une rémunération annuelle de 1500\$, plus une allocation de 420\$ pour les gages de l'assistant et voir à son entretien pendant neuf mois. Un des ses plus fidèles assistants durant de nombreuses années fut M. Georges Caron.

Il fut celui qui connu les changements technologiques les plus probants. De l'ouverture du phare jusqu'en 1961, alors que le phare fut muni d'une lampe et d'un avertisseur de



Le Soleil, Jean-Claude Paquet

M. Freddy Lindsay, le dernier gardien résident du phare de l'île Verte, pose fièrement devant la maquette qu'il a conçue lui-même et qui reflète exactement l'environnement du phare entre les années 1927 et 1964.

brume électriques, la lampe fonctionnait à l'huile de baleine. C'est en 1913 qu'on installa la lampe pivotante qui était mue par des pesées.

De plus, il devait donner les signaux de brume selon les besoins, en tirant un coup de canon à toutes les demi-heures, et cela jour et nuit. Ultérieurement, on substitua les coups de canon par des bombes de dynamite, qu'on devait faire exploser à toutes les quinze minutes.

Avec sa retraite en 1964, le règne des gardiens résidents prenait fin. C'était maintenant l'ère des gardiens non-résidents; c'est M. Claude Fraser, son beau-frère, qui fut nommé à ce poste.

NOUVELLE VOCATION DU PHARE

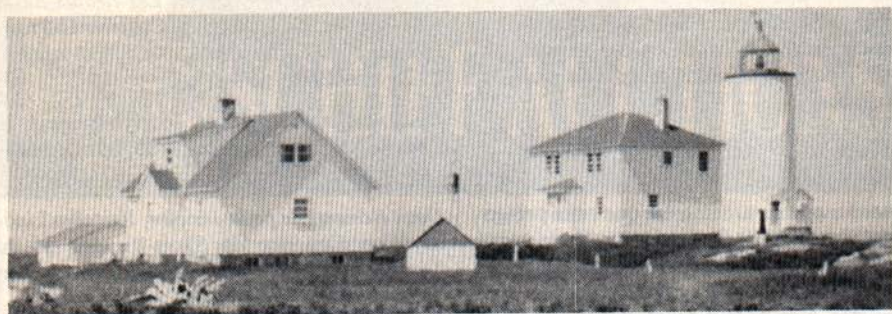
Après quelque cent cinquante-cinq années de loyaux services, le phare de l'île Verte était victime de la technologie moderne. Il restera néanmoins un monument à ceux qui ont contribué à façonner notre histoire maritime. Après avoir mérité ses lettres de noblesse, le phare de l'île Verte connut une période d'accalmie frisant l'abandon. Heureusement, des mouvements protectionnistes réussirent à faire reconnaître le phare comme faisant partie de notre patrimoine et lui faire décerner le statut de monument historique et ce, depuis le 25 juillet 1976. Il demeure encore de nos jours opérationnel mais avec un système automatisé.

Lors des réfections, les instances gouvernementales planifiaient une nouvelle vocation. L'île Verte était reconnue comme le paradis de la sauvagine. C'est alors que fut créé la Société de Conservation de la Baie de l'île Verte qui est un organisme à but non lucratif. Depuis 1983 la Société invite le public à participer au Camp-Ecole provincial sur la sauvagine mis à sa disposition. Il s'agit d'un camp-école, le premier au Québec, dont le but est de favoriser la compréhension des interdépendances écologiques et l'utilisation rationnelle de notre patrimoine faunique.

En 1987 naissait le projet d'un Centre international de loisirs scientifiques pour la francophonie. Le concept se déroulera en partie sur l'île par le biais d'un camp de formation en écologie dans le but de vulgariser les loisirs scientifiques. De concert avec la Société de conservation, le Centre international a fait l'acquisition du phare historique et de ses deux maisons attenantes.

ANALYSE VISUELLE DU TIMBRE

Maintenant que la petite histoire du phare de l'île Verte est connue, analysons l'aspect visuel proprement dit de la vignette. Pour ceux qui ne sont pas familiers avec les règles de base du design, l'image projetée par un timbre-poste peut donner l'impression d'être fidèle à la réalité.



Vue d'ensemble des installations actuelles composant le site du phare de l'Ile Verte.

Toutefois, ceux qui poussent leur curiosité à plus de recherches peuvent faire des découvertes parfois très révélatrices. Voyons donc maintenant ces aspects que nous avons relevés.

Premièrement, selon les dires du responsable de la Société de Conservation de la baie de l'Ile Verte, M. Gérard Michaud, l'auteur du timbre, l'artiste torontois Dennis Noble, a donné au phare certains aspects imaginaires. Il s'agit évidemment d'une projection fictive, l'auteur voulant montrer l'environnement immédiat qu'il était possible de retrouver à cette époque tout en conservant certaines éthiques relatives au design.

Comme l'image représente une scène du début du XIXe siècle et que le premier gardien à y exercer son métier était Charles Hamblton, nous pouvons possiblement conclure que le personnage que nous retrouvons sur le timbre représente effectivement Hamblton. De plus, la majorité des travaux entrepris et énumérés précédemment font également partie du design.

Nos recherches nous ont également amenées à découvrir deux autres éléments, l'un disposé de façon inexact, et l'autre ignoré complètement du design; ce qui nous prive d'un aspect beaucoup plus réel de l'environnement.

Le premier élément concerne les trois fenêtres disposées verticalement sur le phare. En portant une attention particulière à leur orientation, on se rend compte que les ouvertures sont en direction sud-ouest, c'est-à-dire vers l'intérieur de l'île, alors qu'en réalité elles sont disposées dans l'axe nord-ouest en direction de la ville de Québec.

Avec l'angle que l'auteur voulait projeter, dans l'ensemble de son oeuvre, il lui était impossible d'exposer fidèlement leur position,

sans les faire disparaître. Pour refléter la réalité on se doit d'imaginer les fenêtres alignées en direction des petits rochers que l'on retrouve au-dessus du cheval.

Le second aspect concerne une qui était utilisée par les gardiens du phare et qui n'apparaît pas sur le timbre-poste. Il s'agit des deux canons qui étaient utilisés pour avertir les navires de la présence de brume et de récifs.

Par contre, la raison pour laquelle ils sont absents du design est très significative. L'auteur voulait montrer l'environnement du phare tel qu'il était en 1809 et non celui des années ultérieures. Fort probablement que les canons furent installés à une toute autre époque que celle évoquée par cette émission. Mais, d'un



Autrefois, par temps de brume, on avait recours à deux canons pour signaler aux navires la présence de récifs. Dans les dernières années, ils furent remplacés subséquemment par des bombes de dynamites puis par un système motorisé.

autre côté, comme ces instruments de travail étaient indispensables à la sécurité maritime et faisaient partie du quotidien des gardiens du phare, il nous semblait important dans souligner l'existence.

CONCLUSION

Nous espérons ardemment que cette présentation historique du phare de l'Île Verte a levé un coin du voile qui recouvre malheureusement trop souvent nos timbres - poste canadiens. Elle démontre, hors de tout doute, que la recherche mène à bon port et qu'elle aura toujours sa place dans la philatélie en complément aux données techniques.

SOURCES

L'Ancêtre, Bulletin de la Société généalogique de Québec, Volume 7, Numéro 5, Janvier 1981, p. 149-155.

L'Île-Verte vue du large, Robert Michaud, Editions Leméac, 1978, 354 pages.

Les phares du Canada, Edward F. Bush, Lieux historiques canadiens, Cahiers d'archéologie et d'histoire No. 9, Parcs Canada, Ottawa, 1980, 207 pages.

Archives de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec, M. Louis Cabral, directeur-général.

Description de la culture de l'Île Verte, Marcel Rioux, Musée national du Canada, Bulletin No. 133, Ottawa, 1965, 98 pages.

La Petit Journal, *L'Île Verte n'a pas d'histoire*, Jules Gagnon, 2 novembre au 9 novembre 1958, page 28.

Les pilotes et la "Trinity House", Diane Bélanger, *L'Ancêtre*, S.G.Q., volume 13, numéro 7, Mars 1987, p. 263.

L'Île Verte; un asile de paix dans la bas Saint-Laurent, Jacques Coulon, Le Samedi, 22 avril 1961, p. 4-5.

Fanal sur l'Île Verte, dans le Fleuve St-Laurent, Gazette de Québec, Jeudi le 28 septembre 1908, numéro 2319, p. 6.

Le phare de l'île Verte a 170 ans et la famille Lindsay en fut gardienne durant 137 ans, Jean-Claude Paquet, Le Soleil, 21 décembre 1979, page A5.

Chroniques sur l'île Verte: *Les débuts de la paroisse*, Jocelyn Lindsay, le Courrier de Trois-Pistoles et du Témiscouata, 14e année, numéro 2, 22 mai 1974, p. 4.

Deux naufrages tragiques, Jocelyn Lindsay, le Courrier de Trois-Pistoles et du Témiscouata, 14e année, numéro 5, 12 juin 1974, p. 8.

Deux éléments de petite histoire, Joycelyn Lindsay, Le Courrier de Trois-Pistoles et du Témiscouata, 14e année, numéro 7, 26 juin 1974, p. 4.

Le plus ancien phare de la province, celui de l'Île-Verte, sous la garde des Lindsay depuis 137 ans, L'écho du Bas-Saint-Laurent, 5 février 1964, p. 6.

M. Gérard Michaud, responsable de la Société de Conservation de la baie de l'Île-Verte. □

WE OFFER

A retail store with over 250 stockbooks with German, European and worldwide stamps.

For the cover collector, we have over 20,000 covers, stationery and postal history items.

CANADA - BNA

Free illustrated price list on request

We are always interested in buying foreign, Canadian covers, postal stationery, good quality stamps and collections.

Our store hours are: Tuesday to Saturday.

9 a.m. to 6 p.m.

Sunday and Monday closed

MANFRED WALTHER PHILATELIC, INC.

866 Kingston Rd.

Toronto, Ont. M4E 1S3 Canada

Telephone (416) 694-2333

Member: APS, BNAPS, CSDA, GPS, RPSC(L)