





Parcs
Canada

Parks
Canada

Préparé par la Direction des lieux et des parcs historiques nationaux et
publié avec l'autorisation
de l'Hon. John Fraser, CP, MP,
Ministre de l'Environnement
Ottawa 1980
Conception: Eric Plummer
Maquette: Eiko Emori
Traduit par le Secrétariat d'Etat

La publication *Lieux historiques canadiens: cahiers d'archéologie et d'histoire* paraîtra lorsqu'un nombre suffisant d'articles auront été réunis. Les manuscrits peuvent être soumis au chef de la Division des recherches, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Environnement Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 1G2.

Les articles paraissant dans cette série sont résumés et répertoriés dans *Historical Abstracts* ou *America: History and Life*, ou les deux.

5 Les phares du Canada

Edward F. Bush

123 Verrerie de table mise au jour au fort Amherst dans l'île du Prince-Edouard

Paul McNally

135 Les bâtiments du port de Halifax: rapport historique

Susan Buggiey

Lieux historiques canadiens:
cahiers d'archéologie et d'histoire
n° 9

*Couverture: le phare de Peggy's Cove en Nouvelle-Ecosse.
(Photo: Malak, photothèque Infocan.)*

© Ministre des Approvisionnement et services Canada, 1980. En vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste au Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnement et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

This issue is available in English as *Canadian Historic Sites: Occasional Papers in Archaeology and History* No. 9 (catalogue no. R61-2/1-9) in Canada through authorized bookstore agents and other bookstores, or by mail from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

N° de catalogue: R61-2/1-9F

ISBN: 0-660-90177-3

Bibliothèque du Congrès, Washington, carte n° 70-103875

QS-1377-000-FF-A1

Prix au Canada: \$7.75

Prix autres pays: \$9.30

Prix sujet à changement sans préavis.

Les phares du Canada

Edward F. Bush

Lieux historiques canadiens
n° 9

7	Sommaire
7	Introduction
7	Trinity House
8	Les phares
8	Règles fondamentales réagissant l'architecture et l'emplacement des phares
10	Les phares anglais
12	Les phares canadiens
15	Les appareils d'éclairage: sources lumineuses et optiques
15	La lampe à huile de baleine
15	Les réflecteurs paraboliques: le principe de la catoptrique
16	Lentilles: principe dioptrique
18	La lampe à kérosène
18	La lampe à incandescence
20	Feux à éclats et caractéristiques des feux
20	Caractéristiques des feux
23	Electrification
24	Signaux de brume
24	Le diaphone
26	Signaux sonores sous-marins
26	La radio
27	L'administration
34	Les phares du littoral de l'Atlantique
34	Le phare de Louisbourg
37	Ile Sambro
40	Ile McNutt
40	Ile Seal
40	Baie de Fundy
40	<i>Gannet Rock</i>
42	<i>Ile Machias Seal</i>
42	<i>Ile Brier</i>
42	Ile Saint-Paul
46	Ile Scatarie
46	Terre-Neuve
46	<i>Fort Amherst</i>
46	<i>Cap Spear</i>
49	<i>Ile Harbour Grace</i>
49	<i>Cap Bonavista</i>
49	<i>Cap Pine</i>
50	<i>Cap Race</i>
53	<i>Cap Sainte-Marie</i>
53	<i>Cap Ray et Channel Head</i>

54 **Le golfe, le détroit de Northumberland et le bas Saint-Laurent**

- 54 Belle-Isle
- 56 Pointe Amour
- 56 Rochers aux Oiseaux
- 56 Pointe des Monts
- 59 Ile d'Anticosti
- 60 Pointe Escouminac
- 60 Ile Miscou
- 60 Pointe Prime
- 60 Cap-des-Rosiers
- 63 Pointe-au-Père
- 63 Isle Verte
- 67 Pilier Sud et îlet Rouge
- 67 Ile Bicquette
- 68 **La région des Grands Lacs et le haut Saint-Laurent**
- 68 Lac Ontario
- 68 *Pointe Mississauga*
- 70 *Pointe Gibraltar*
- 70 *Ile False Ducks*
- 72 *Pointe Petre*
- 72 *Pointe Nine Mile*
- 72 *Presqu'île*
- 72 *Burlington*
- 75 *Queen's Wharf*
- 75 *Port Dalhousie*
- 75 Lac Erié
- 75 *Pointe Longue*
- 76 *Ile Pelée*
- 76 *Rivière Thames*
- 76 Lac Huron
- 76 *Goderich*
- 78 *Les tours impériales*
- 78 *Chenal Killarney*
- 78 *Ile Lonely*
- 81 *Gore Bay et île Strawberry*
- 81 Lac Supérieur
- 81 *Quebec Harbour et île Porphyry*
- 81 Haut Saint-Laurent

83 **Le littoral du Pacifique**

- 83 Ile Fisgard
- 83 Race Rocks
- 84 Pointe Atkinson
- 84 Ile Berens et île Entrance
- 84 Cap Beale
- 87 Sand Heads
- 87 Pointe Carmanah
- 87 Pointe Brockton
- 88 Cap St. James
- 88 Ile Triple
- 91 **Les eaux subarctiques: détroit et baie d'Hudson**
- 91 Premières aides à la navigation dans le détroit d'Hudson
- 91 Les aides radio
- 92 **Voies maritimes intérieures**
- 92 *Rivière des Outaouais*
- 94 Lac Nipigon
- 94 Lac Winnipeg
- 94 Bassin hydrographique du Mackenzie
- 95 **Appendice: Les organismes régionaux et les phares construits avant 1880**
- 108 **Notes**
- 113 **Bibliographie**
- 115 **Index**

Sommaire

L'étude présentée ici retrace l'évolution des phares canadiens depuis le premier construit à Louisbourg jusqu'à ceux des dix dernières années qui témoignent de tous les progrès techniques et architecturaux réalisés dans ce domaine. L'étude, faite d'un point de vue régional, s'attache surtout aux vieux phares toujours debout. Un appendice donne les renseignements pertinents sur tous les phares relevant des administrations régionales.

Présenté pour publication en 1973 par Edward F. Bush, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Ottawa.

*The murmur rose soft as I silently gazed
On the shadowy waves playful motion
From the dim distant land, till the
lighthouse fire blazed
Like a star in the midst of the ocean.*

Thomas Moore

(Composé à son départ d'Halifax à bord d'une frégate anglaise, octobre 1804.)

Introduction

Le but de cette étude est de retracer l'histoire des phares, au Canada, de leur début au XVIII^e siècle jusqu'à nos jours et de fournir un ouvrage de documentation sur ces installations. Précisons qu'il ne s'agit pas d'une étude de leur architecture puisque ce domaine n'entre pas dans les compétences de l'auteur. Cependant, quand nous avons trouvé des documents sur l'architecture des phares, ce qui s'est produit dans quelques cas, nous les avons cités.

Trinity House

L'existence des phares et d'autres feux pour guider les navigateurs remonte à la plus haute antiquité. Notre réseau de phares s'inspire de celui de la *Trinity House* anglaise créée au début du XVI^e siècle. Au Moyen-Age, ce furent les ordres monastiques qui, bien souvent, installaient et entretenaient des feux et des marques à l'intention des marins. Après la suppression des monastères sous le règne d'Henri VIII, les navigateurs et armateurs se rendirent compte qu'il fallait confier à quelqu'un d'autre la tâche jusqu'alors accomplie par les moines sur les côtes anglaises balayées par les tempêtes. En 1514, le roi accorda aux marins d'Angleterre une charte au nom de la sainte Trinité. La présente charte de la guilde, accordée par Jacques II en 1685, la désigne sous l'imposant titre médiéval de «The Guild, Fraternity, or Brotherhood of the Most Glorious and Undivided Trinity and of St. Clement in the Parish of Deptford Stronde in the County of Kent». Au début, sa tâche consistait simplement à diriger le chantier naval de Deptford; ce n'est qu'en 1573 qu'elle entreprit d'installer des feux et des balises.

En 1604, un conseil d'administration composé de deux officiers de la marine, onze officiers de la marine marchande et de plusieurs notables civils, connu sous le nom de *Elder Brethren of Trinity House*, fut choisi parmi les membres de la guilde. En 1609, les *Elder Brethren* assumèrent le contrôle exécutif de l'association, tandis que les autres membres, désignés sous le nom de *Younger Brethren*, détenaient le droit d'élire des membres du conseil d'administration. Suspendue durant la période républicaine, la charte de la *Trinity House* fut renouvelée à la restauration. Depuis, cette fraternité réputée dans le monde entier, n'a jamais cessé de dispenser ses services inestimables. Son apport à l'architecture et à la technique des phares est incommensurable.

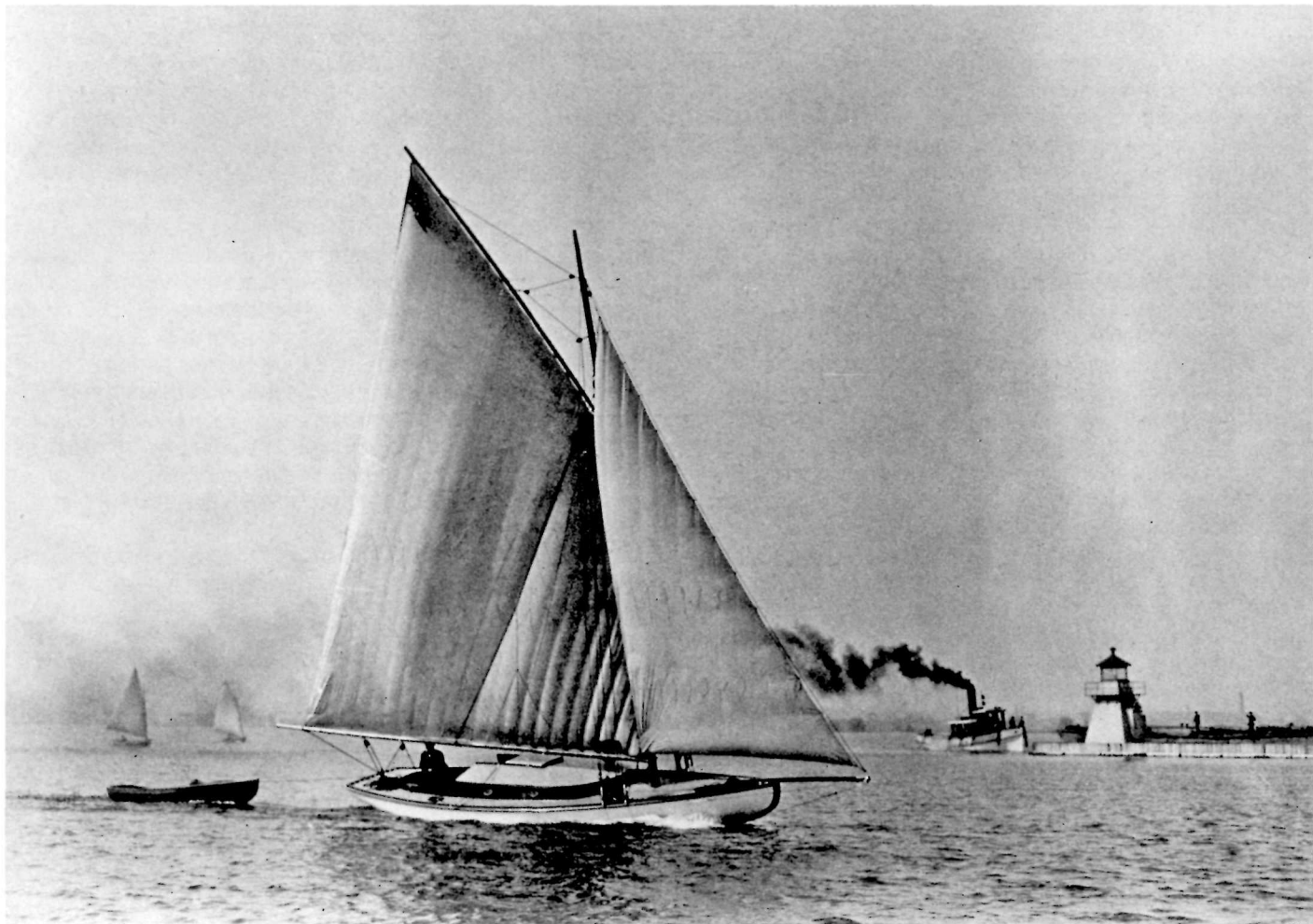
Plus tard, la côte écossaise fut confiée au *Northern Lighthouse Board* et pareillement, la côte irlandaise au *Irish Lighthouse Board*, deux organismes entièrement autonomes¹. Notre *Quebec Trinity House* établie en 1804, s'inspire de la *Trinity House* britannique, mais elle ne relève pas de la même autorité.

Les phares

Règles fondamentales régissant l'architecture et l'emplacement des phares

Les phares se divisent en deux grandes catégories: les phares en mer et les phares à terre. Bien que les derniers se trouvent souvent à des endroits très exposés aux éléments, ce sont les premiers qui offrent le plus grand défi aux architectes et aux constructeurs. Aujourd'hui, on utilise quatre types de construction pour les phares en mer soit: (1) maçonnerie et béton, (2) fonte plaquée, (3) fondation de caissons, et (4) pylônes d'acier. En général, on opte pour la maçonnerie et le béton là où le coût de transport de la pierre et de la brique serait prohibitif. Les pylônes d'acier s'utilisent sur les hauts-fonds, les récifs coralliens et les bancs de sable car, le déblai étant peu pratique à de tels endroits, les piliers d'acier profondément enfoncés constituent la seule façon d'obtenir une fondation solidement ancrée. De même, la fondation en caissons donne de bons résultats sur de tels fonds¹. La figure 2 donne les principaux types de phares construits de nos jours.

Les phares se classent également, d'après leur rôle, en quatre catégories: (1) les phares de grand atterrissage, (2) les phares principaux de jalonnement des côtes, (3) les phares secondaires de jalonnement des côtes, et (4) les phares d'entrée de port. Les phares de grand atterrissage, marquent l'entrée des voies de navigation et, sont généralement situés au large des côtes; ils constituent le premier repère des navires entrant dans la voie de navigation et le premier point de relèvement d'un navire qui en sort. Ces phares possèdent évidemment les appareils d'éclairage les plus puissants. On connaît bien, par exemple, le phare de Bishop's Rock au large des îles Scilly ou Sorlingues (le premier amer sur la côte britannique pour un navire faisant cap sur la Manche) et, plus près de nous, les phares du cap Race et de Belle-Isle marquant le début de la navigation intérieure sur le Saint-Laurent. Viennent ensuite les phares principaux de jalonnement des côtes marquant l'entrée des principaux ports ou l'embouchure des grands cours d'eau. Le phare de l'île Sambro, à l'entrée du port de Halifax, est le plus vieux phare de cette catégorie au Canada et celui du banc Prince au confluent du Saguenay et du Saint-Laurent en est un autre exemple. Ils sont tous les deux équipés de feux puissants qui n'égalent toutefois pas ceux des phares de grand atterrissage. Les phares secondaires de jalonnement des côtes et les phares d'entrée de port possèdent des feux de moindre puissance et intensité; ceux-ci, dont la forme s'apparente souvent à une poivrière de dix à quinze



pieds de haut, se trouvent souvent à la tête de quais ou de jetées.

Les phares en mer ont habituellement la forme d'un cône tronqué et sont souvent assis sur une fondation carrée, tandis que les phares construits à terre ont les formes et les tailles les plus variées. Ceux-ci se classent en trois grands types: (1) les tours, (2) les tours avec dépendances, et (3) les maisons surmontées de petites tours ou coupoles, ou celles dont le feu est simplement installé à une fenêtre. Les simples mats et perches surmontés d'un voyant se trouvent surtout dans les voies navigables intérieures de moindre étendue que les Grands Lacs. On rencontre des tours de toutes formes, les formes circulaires, hexagonales et octogonales étant les plus communes.

La portée d'un feu, soit la distance à laquelle il peut être vu par temps clair, se mesure en milles marins et est fonction, premièrement, de sa hauteur au-dessus de l'eau qui détermine ce qu'on appelle sa «portée géographique», et, deuxièmement, de son intensité ou «portée lumineuse» qui se mesure en candela (unité internationale d'intensité lumineuse à peu près équivalente à l'ancienne unité – la bougie internationale). Dans le cas des feux les plus importants et aussi les plus puissants, leur portée, limitée seulement par la courbure de la terre, est directement proportionnelle à leur hauteur. Les conditions atmosphériques telles que la brume, la pluie, la neige ou le brouillard réduisent considérablement la portée de tous les feux². Les phares de grand atterrissage sont souvent des tours atteignant 200 pieds de hauteur (ce qui correspond souvent mais pas toujours à la distance entre les hautes eaux et le plan focal du feu) et ont des portées de 20 à 25 milles marins. La hauteur des phares principaux de jalonnement des côtes dépasse rarement 150 pieds.

La hauteur de la tour d'un phare dépend de son emplacement. En général, de hautes tours sont nécessaires sur les rivages peu élevés ou sur des écueils en mer pour obtenir une portée maximale. En revanche, sur des falaises élevées, on construit plutôt des tours écrasées car, à une telle hauteur, le feu risque trop souvent de se perdre dans le brouillard.

Il faut évidemment éviter de construire des phares sur des côtes soumises à une trop grande érosion par l'eau. Trop de phares solides ont souffert de l'érosion au point d'exiger leur reconstruction à des endroits plus sûrs. L'île de Sable qui porte le nom peu enviable de cimetière de l'Atlantique et la pointe Longue dans le lac Erié nous procurent d'excellents exemples d'érosion côtière. Le phénomène inverse de l'alluvionnement littoral, soit l'avancement des côtes par accumulation des dépôts attribuables aux courants du large et aux estuaires, réduit l'efficacité d'un phare.

Au début du XIX^e siècle, on débattait une autre question fondamentale touchant la raison d'être même d'un phare à savoir, fallait-il que le phare serve à éloigner ou à attirer les marins? A titre d'exemple, citons le cas de l'île de Sable sur laquelle plus d'un navire est venu s'échouer. Dès 1801, on recommanda l'érection de deux phares à l'île de Sable, un à chaque extrémité de son croissant et le plus près possible des dangereuses flèches de sable³. Cependant, on se contenta d'établir un poste de sauvetage. Plus de trente ans plus tard, Francis (plus tard Sir Francis) Beaufort, célèbre hydrographe de la marine, condamna le projet dans son «Report on the several documents relating to the Lighthouses of the British Colonies in North America». Selon lui, rien n'aurait été plus mauvais qu'un feu à cet endroit même si plus d'une recommandation dans ce sens avait été faite, car il serait à peine vu au-delà des hauts-fonds et risquerait donc toujours d'attirer le navigateur vers le danger⁴.

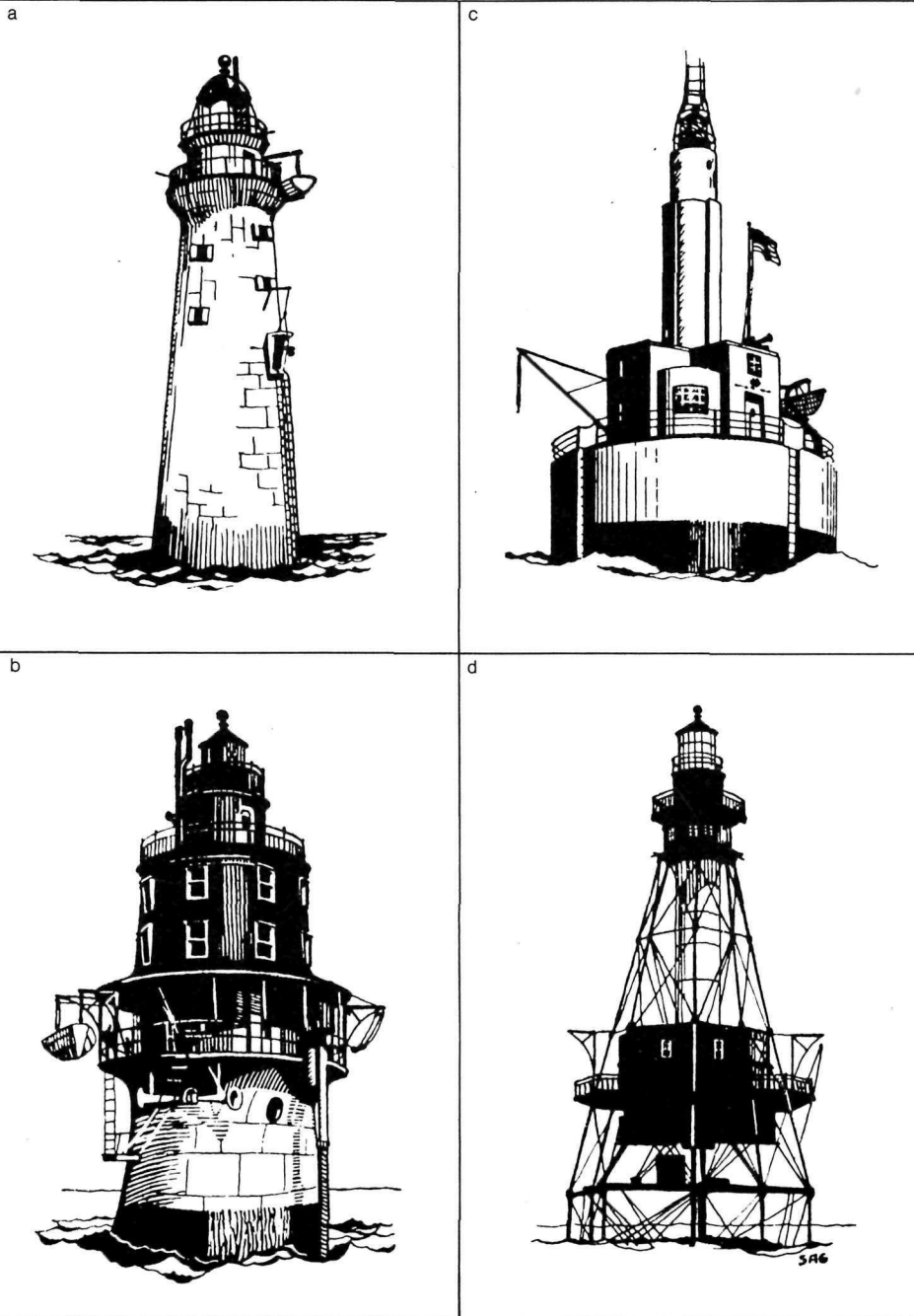
Il a fallu attendre 38 ans pour que le département de la Marine prenne en main le projet reporté depuis si longtemps et construise la première paire de phares en 1873. A ce moment-là, il existait des feux de puissance suffisante de sorte que les objections de Francis Beaufort n'étaient plus fondées. Aujourd'hui les feux remplissent les deux fonctions selon leur emplacement et le danger qu'ils marquent.

Les phares anglais

Au XVIII^e siècle, la construction de phares fit de remarquables progrès et les appareils d'éclairage se perfectionnèrent considérablement. Ce sont les îles britanniques, la France et la Suède qui en témoignent le mieux.

Les architectes anglais se lancèrent les premiers dans la construction de phares en mer, tours habituellement érigées sur des rochers au large des côtes et, de ce fait, soumises aux assauts de la mer. Le premier fut le phare d'Eddystone situé à 14 milles au large de Plymouth, presque dans l'Atlantique. Construit par Henry Winstanley dans le style baroque, ce phare comportait des galeries et des éléments en saillie. Terminé en 1697, il fut emporté le 26 novembre 1703 par une tempête d'une violence encore jamais vue. John Ruydard, marchand de soieries de Londres, construisit le deuxième phare d'Eddystone Rocks en 1709, aidé de deux excellents constructeurs de navires. Solidement construit de bois de chêne boulonné et agraffé, ce deuxième phare fut détruit par un incendie en 1775. Le troisième phare, érigé par John Smeaton entre 1756 et 1759, fut par la suite condamné en raison de l'effondrement de sa fondation. Le dernier phare d'Eddystone, celui qui encore aujourd'hui domine la mer

2 Illustration des principaux types de phares: a, tour de maçonnerie; b, tour cylindrique surmontant une maison carrée assise sur une fondation ronde; c, ouvrage rond à caissons; d, pylône de fer. (*Publication de la garde côtière américaine.*)



du haut de ses 133 pieds, est l'oeuvre de J.N. Douglas qui le termina en 1882.

L'ingénieur écossais, R. Stevenson, grand-père du talentueux écrivain et poète Robert Louis Stevenson, hérita d'un projet extrêmement difficile. On lui demanda de construire le phare de Bell Rock sur des écueils à 12 milles au large de la côte est de l'Écosse. Projet particulièrement difficile parce que la fondation du phare se trouverait au-dessous des hautes eaux. Ce célèbre phare entra en service en 1811. Le phare Skerryvore au large de l'île Tiree sur la côte ouest de l'Écosse, caractérisée par un relief accidenté et des anfractuosités, constitue une autre réalisation remarquable. Ce phare, haut de 158 pieds fut terminé en 1844.

De telles installations en mer, faites de maçonnerie solide, exigèrent beaucoup de compétence de la part des ingénieurs ou des architectes⁵.

La rapide industrialisation du XIX^e siècle fit disparaître la voile au profit de la vapeur et entraîna l'érection de maints phares en mer un peu partout au monde. Il y eut le phare d'Horsburgh à Singapour en 1851, celui de Minot Ledge au Massachusetts en 1860; le phare du récif Alguada dans le golfe du Bengale en 1865 et celui de Great Basses au Ceylan en 1873 pour n'en citer que quelques-uns⁶.

Les phares canadiens

Les deux plus vieux phares canadiens, soit les solides ouvrages de pierres de Louisbourg et de l'île Sambro, ne servirent pas de modèles à tous les phares qui se construisirent par la suite. Les colonies de l'Amérique du Nord britannique ne jouissaient pas de fonds aussi considérables que les États-Unis ou la Grande-Bretagne. Dans le cas, par exemple, des deux phares de l'île Saint-Paul construits en 1831 et 1839, le conseil d'administration de la *Elder Brethren of Trinity House* à Londres recommanda fortement la construction en pierre et un appareil dioptrique. Les commissaires des phares de Nouvelle-Écosse optèrent pour des tours de bois équipées d'appareils catoptriques. Cette décision ne se fondait pas uniquement sur des raisons financières; en effet, dans une dépêche du 23 mars 1838 au secrétaire des colonies, le gouverneur précisait que le choix d'un autre mode de construction aurait entraîné de considérables délais⁷.

Chez nous, on préféra souvent le bois à la pierre plus résistante, en raison de son abondance. Par exemple, les commissaires des phares du Nouveau-Brunswick choisissaient presque toujours une construction en bois ou à pans de bois, précisément pour cette raison. Peut-être moins durables que celles de pierre, certaines constructions de bois ont tout de même su résister au temps. Ainsi en est-il du phare de Gannet Rock, à 7 mil-

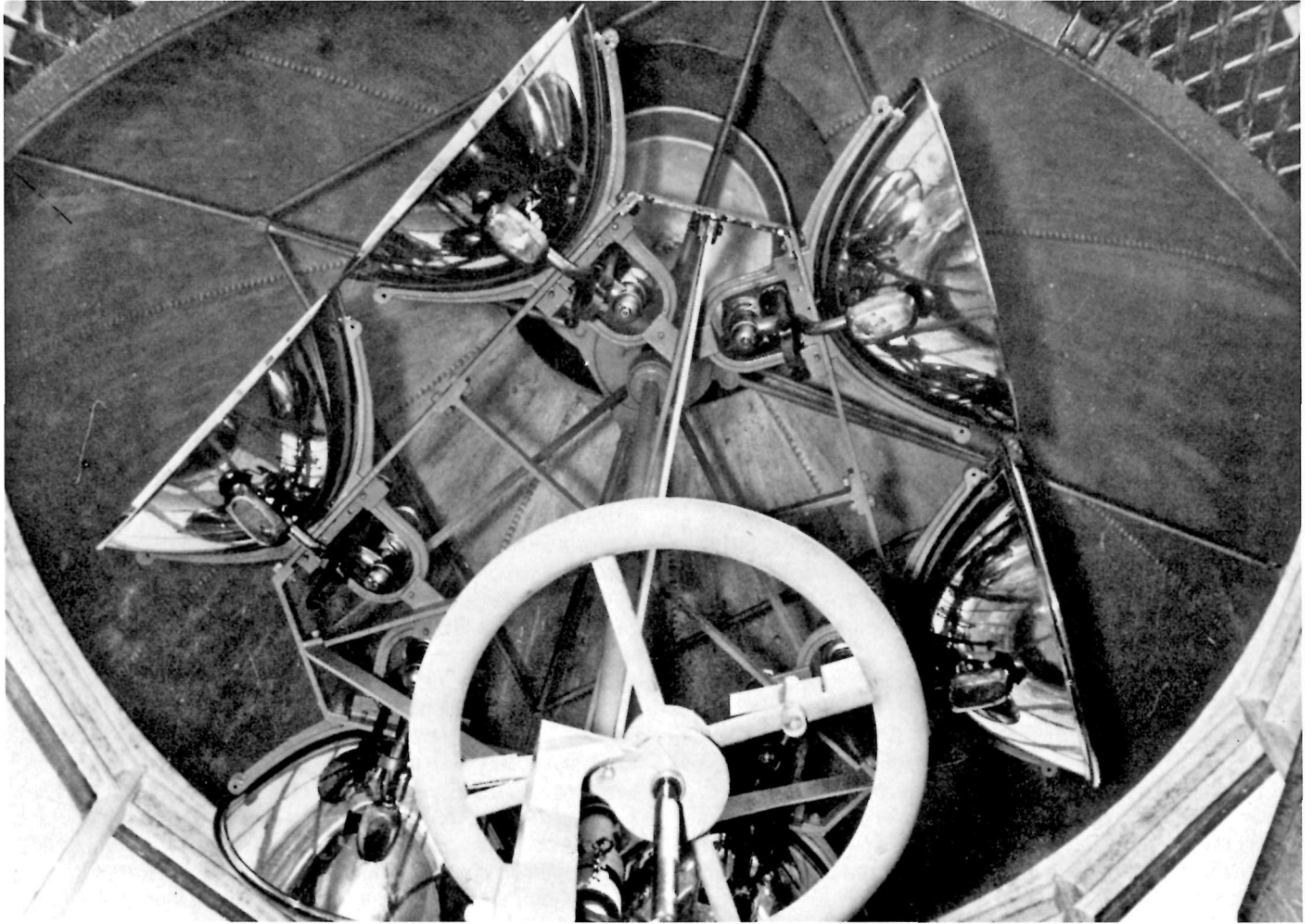
les au sud de l'île Grand-Manan. Ce phare, qui remonte à 1831, sauf pour la lanterne remplacée depuis, fut l'objet de critiques de la part du capitaine du sloop *Persianen* 1851. Le temps a sans conteste donné raison au commissaire des phares du Nouveau-Brunswick qui répondit ainsi aux remarques de ce capitaine: *The building is of wood, as are all the Light Houses of the Province, buth this one is of the very best construction, a frame of heavy timber, boarded and shingled in a good state of preservation and repair. The lower flat or first storey is studded off from the frame lath'd and plastered.*⁸

On construisit beaucoup de tours de fer coulé sur le littoral terre-neuvien et elles donnèrent d'ailleurs lieu à de nombreuses controverses. Ce type de construction, dont la figure 31 nous donne un exemple, avait la faveur des autorités impériales (*Board of Trade* et Amirauté) qui construisirent la majorité des phares de Terre-Neuve⁹. Les autorités locales n'hésitèrent pas à manifester leur désapprobation, et cela à maintes reprises. Robert Oke, expert réputé de Terre-Neuve en matière de phares, s'éleva avec violence contre ces tours de métal, dans son rapport de 1856, déclarant qu'elles n'avaient pas leur place dans un climat si humide. La condensation et le givre ayant rendu le logement du phare du cap Race inhabitable, lui donnèrent raison. Une note en marge dans son rapport précise que le *Board of Trade* avait été averti à l'avance de ce risque¹⁰. Un ingénieur canadien, G.F. Baillarge se rangea à l'opinion d'Oke lors de sa visite à Terre-Neuve, près de 10 ans plus tard¹¹. Le lieutenant-gouverneur, Sir Alexander Bannerman fit de même dans sa dépêche du 22 décembre 1857 dans laquelle il affirmait que la brique était le matériau à utiliser à Terre-Neuve¹².

La popularité des tours de métal tenait au peu d'entretien qu'elles exigeaient comparativement aux tours de brique et de maçonnerie. En 1878, l'inspecteur des phares et des bâtiments publics de Terre-Neuve recommanda fortement l'utilisation du fer pour le phare de l'île Cabot que l'on projetait de construire. La brique et la pierre même d'excellente qualité, exigeaient des travaux d'entretien annuels, tandis que le métal ne demandait qu'un peu de peinture pour lutter contre la corrosion¹³. On ne trancha jamais la question des matériaux à utiliser dans le cas de Terre-Neuve.

Dans son rapport de 1859, John Page, ingénieur en chef canadien, accorda la préférence à la pierre sur la brique pour le revêtement extérieur. Selon lui la brique ne se prêtait pas aussi bien que la pierre à la construction circulaire. Bois, brique et pierre avaient tous été utilisés dans la construction de phares en Amérique du Nord britannique, les installations de bois étant les plus répandues surtout dans les eaux intérieures. Les deux phares de

3 Feu du cap Bonavista dont les réflecteurs paraboliques sont équipés de brûleurs d'Argand.
(Canada. Ministère des Transports.)



bois de l'île Saint-Paul résistaient au vent et aux intempéries fréquentes à cet endroit depuis déjà 20 ans. Page termine son rapport en disant que les tours de métal risquaient d'être instables et qu'on ne devrait utiliser ce matériau que lorsque les coûts de transport de la brique ou de la pierre seraient trop élevés. Toujours selon Page, c'est en France que l'on trouvait les meilleurs phares. Il s'agissait de constructions à murs doubles entre lesquels un vide était laissé pour lutter contre les effets délétères de l'humidité. Dans le cas de la pierre, il conseillait de n'utiliser qu'une pierre lisse et affirmait qu'au Canada le granite et le calcaire donnaient généralement les meilleurs résultats¹⁴. Le béton armé et l'acier, qui firent leur apparition au début du siècle, ajoutèrent une nouvelle dimension à l'architecture des phares.

Selon l'ingénieur canadien susmentionné, G.F. Baillarge, le phare de fer coulé, à Terre-Neuve, cédait souvent la place au phare de brique américaine pressée, revêtue à l'intérieur et à l'extérieur de béton Portland. On obtenait ainsi un ouvrage très résistant à l'humidité, caractéristique de prime importance dans un climat aussi humide que celui de Terre-Neuve. Assis sur une fondation de pierre, ce type de phare se terminait souvent par trois ou quatre rangs de pierres de taille au sommet, car ce matériau offrait une meilleure résistance au vent. Provenant de Wallace (N.-E.), cette pierre de taille coûtait entre 30 et 60 cents le pied cube. On s'approvisionnait en brique américaine pressée dans la région de Boston à raison de \$7 le mille¹⁵.

Les dossiers du ministère des Travaux publics renferment un volume considérable de détails architecturaux sur le phare du cap Jourmain (Cap-Tourmentin) terminé en 1870. Nous le soulignons ici non parce que ce phare présentait quelque particularité, mais plutôt parce qu'il était représentatif de la période. Il s'agissait d'une tour octogonale à charpente et pans de bois haute de 51 pieds; les côtés avaient 20 pieds de long à la base et 9 au sommet. Il comptait quatre étages y compris celui de la lanterne. Les solives du rez-de-chaussée et du premier étage avaient 13 pouces de hauteur et 4 d'épaisseur. A titre de protection contre les incendies, les murs, le plancher et la trappe de la lanterne étaient revêtus de métal galvanisé. Du rez-de-chaussée à la plate-forme de la lanterne, la tour était couverte de bardeau de bonne qualité et au-dessus de métal galvanisé. Sa construction, y compris le logement du gardien, coûta \$2974. Le phare fut prêt à entrer en fonction le 5 janvier 1870¹⁶.

L'examen des listes de phares de l'Amirauté dressées en 1864 pour les côtes et les eaux intérieures de l'Amérique du Nord britannique révèle que la majorité des phares de cette époque étaient des constructions rondes, carrées ou octogonales¹⁷. Le tableau des phares de la province du Canada (avant la Confé-

dération) indique la popularité des phares carrés de bois et de pierre dans les régions qui deviendraient bientôt le Québec et l'Ontario. L'utilisation de la brique ne s'était pas encore généralisée dans ces régions. Il y avait également un bon nombre de tours hexagonales et octogonales et même un feu «au-dessus d'une maison» à Coteau-du-Lac¹⁸.

L'architecture et l'équipement des phares confirmèrent la tendance vers le progrès technique que nous promettait le nouveau siècle. Les tours de béton armé et les phares-pylônes firent leur apparition dans les premières années du XX^e siècle. La tour installée à la pointe nord de Belle-Isle en 1906, qui entra en service le printemps suivant, est une tour de fonte coulée en sections qu'exécuta la firme montréalaise de H.R. Ives. Supportée par des éperons ancrés dans le roc, elle fut recouverte d'une couche de béton armé quelques années plus tard¹⁹.

Le ministère des Travaux publics commanda au printemps 1903 pour le quai nord de Kincardine (Ontario), une tour qui annonçait les tours-pylônes si courantes de nos jours²⁰. Le phare de la pointe au Baril dans la baie Georgienne (lac Huron), de construction semblable, fût installé la même saison. Comme presque toutes les tours de ce type, celles-ci ressemblaient à un obélisque. Le phare de Varennes au Québec nous offre un troisième exemple de ces premières tours à charpente métallique. Le béton armé et la charpente métallique ayant réussi à s'imposer dans ce domaine, on trouvait déjà en 1917 beaucoup de phares faits de ces matériaux à divers endroits²¹.

La construction d'un phare à l'île de Sable constitua un véritable défi. Très exposée à cause de son éloignement de la côte atlantique, la célèbre île désolée ne permit jamais une installation permanente parce que l'érosion déplaçait continuellement ses flèches de sable. Les deux premiers phares de l'île, constructions de bois à chaque extrémité du croissant, remontent à 1873. Vint ensuite un phare-pylône installé en 1917. La Dominion Bridge Company de Lachine, qui construisit la tour, l'expédia en sections à Dartmouth au coût total (franco à bord) de \$3836. Pour lutter contre le sapement continu du sable sous l'action du vent, on installa les quatre piliers de la tour chacun sur une fondation enfoncée à 7 ou 8 pieds de profondeur. Assemblée sur place, la tour fut prête le 18 décembre 1917²². A peine neuf ans plus tard, l'air salin avait déjà corrodé certaines parties de la tour. En 1935, on recommanda la construction d'une tour de béton à l'île de Sable parce que l'acier s'y corrodait très rapidement. Néanmoins, en mai de la même année, on décida d'y construire un phare-pylône qui est encore là aujourd'hui.

En 1906, au dépôt fédéral de Prescott, on construisit la tour cylindrique de fer coulé, complète avec sa lanterne et son appareil optique, qui devait s'élever au cap Norman dans le détroit de Belle-Isle. Cette année-là également, dans la même région de la côte nord terre-neuvienne, le phare du cap Bauld fut exécuté de la même façon²³. Ces deux phares n'ont rien de spécial, puisqu'il s'agit de la haute tour ronde de métal coulé bien connue alors, sauf qu'ils ont été fabriqués au Canada.

Après 1945, une vague de renouveau déferla sur la construction des phares. En 1952, le bateau-feu du récif Gros Cap dans le lac Supérieur céda le pas à un phare dont la fondation, caisson cellulaire de béton armé, fut construite en cale sèche à Sault Sainte-Marie et remorquée à son emplacement définitif. Sur le caisson rempli de béton dont la fondation en forme de roue avait été spécialement conçue pour résister à la pression de la glace, reposait un phare, un signal de brume et un radio. Cette installation en mer ressemble à l'avant-bec et au pont d'un cargo lacustre²⁴.

Le phare qui remplaça le bateau-feu sur le White Island Shoal dans le lac Supérieur en 1955 et le phare du banc Prince dans le bas Saint-Laurent ressemblent à l'installation précédente. Sur le cône d'acier qui sert de fondation se trouve un cône renversé, de même taille, dont la base sert à la fois de pont d'atterrissage pour les hélicoptères et d'assise pour le phare et la radio²⁵.

Les appareils d'éclairage: sources lumineuses et optiques

La lampe à huile de baleine

La lampe à huile de baleine ne donna jamais entière satisfaction car sa mèche fumait et réduisait rapidement l'intensité lumineuse en déposant une couche de suie sur le verre. Ce problème, aussi vieux que la lampe à huile, fut résolu par le Suisse, Ami Argand, qui inventa en 1782, une lampe à courant d'air et à mèche tissée en forme de cylindre creux qui permettaient une bien meilleure combustion. La lampe, qui prit aussitôt le nom de son inventeur, possédait une cheminée de verre semblable à celle des lampes à pétrole de nos grands-parents. La lampe d'Argand donnait donc une flamme claire sans fumée ou presque. Vers 1820, une cinquantaine de phares sur les côtes d'Angleterre et d'Irlande étaient équipés de lampes d'Argand; en fait, soixante ans plus tard, de nombreux phares des îles britanniques possédaient encore de telles lampes¹. Le comte Rumford (Sir Benjamin Thompson), scientifique d'origine américaine et fondateur du *Royal Institution* en 1800, perfectionna la lampe d'Argand en mettant au point une lampe à plusieurs mèches.

Les réflecteurs paraboliques: le principe de la catoptrique

La lampe à huile d'Argand n'égalait cependant pas un bon feu de bois ou de charbon en intensité lumineuse. Dès 1738, les Suédois, pour corriger ce défaut, commencèrent à utiliser le réflecteur parabolique afin de focaliser la lumière sur le plan voulu. Leur première réalisation de ce genre, soit les cinq miroirs paraboliques équipés de dix lampes d'Orskär, ne donna pas de très bons résultats principalement parce que les lampes ne se trouvaient pas exactement au foyer des miroirs². En 1763, un réflecteur parabolique assez grossier équipait déjà certains phares du Mersey en Angleterre sans toutefois donner des résultats très encourageants³. C'est le Français J.A. Bordier-Marcet qui mit au point le système connu plus tard sous le nom de système catoptrique, du grec *katoptron*, signifiant miroir. Son «fanal à double effet», consistant en deux réflecteurs et deux lampes d'Argand, avait gagné la faveur du service français des phares en 1819. Bordier-Marcet mit ensuite au point un «fanal sidéral» qui se composait de deux réflecteurs métalliques circulaires, un au-dessus et un en-dessous de la flamme, projetant la lumière horizontalement selon une courbe parabolique. Essentiellement, ce dispositif réfléchissait la lumière verticale sur un plan horizontal. Les navigateurs baptisèrent d'emblée «notre salut» le phare de Honfleur, le premier à posséder un fanal sidéral. Ce dispositif augmentait la puissance d'une simple lampe d'Argand de 10 à 70 bougies, soit le septuple⁴. Les phares canadiens utilisaient

encore l'appareil catoptrique à la fin du siècle dernier en raison de son coût modique, tandis que déjà dans les années 1830 et 1840, l'appareil à simple réflecteur avait cédé le pas à un meilleur appareil en Europe et aux Etats-Unis.

Le passage suivant extrait du procès verbal de 1846 du conseil exécutif du Nouveau-Brunswick, décrivant l'appareil d'éclairage du phare de l'île Machias Seal à l'entrée de la baie de Fundy, illustre les limites des anciennes installations catoptriques à multiples lampes et réflecteurs.

*The Lighthouse lanterns have eight parabolic reflectors of 23 inches diameter, set in a circle of 16 feet circumference, with one large Argand lamp to each, each lamp having a pipe of communication with a common reservoir in the centre, in which oil is kept fluid in winter by an Argand lamp burning under the reservoir – the lantern is only seven feet in diameter, so that the lighthouse keeper really has no room for the necessary operations of feeding and cleaning, and the glass of the outer fram is so near the lamps as to be constantly misted.*⁵

Par contre, le plus grand appareil dioptrique, beaucoup plus puissant que l'installation précédente et n'ayant que six pieds de diamètre et une lampe, était combien plus facile d'entretien.

Lentilles: principe dioptrique

En 1823 un autre Français, Augustin Fresnel, sans doute le plus célèbre de tous les pionniers de l'optique des phares, met au point le premier appareil d'éclairage à lentilles ou dioptrique dans le phare Corduouan à l'embouchure de la Gironde. Son appareil, fondé sur la dioptrique (du grec *dioptriké* signifiant voir à travers), faisait appel à la réfraction de la lumière sur le plan focal voulu à l'aide de lentilles et de prismes. Contrairement à l'appareil catoptrique, l'appareil dioptrique ne nécessite qu'une seule lampe ou source lumineuse. Ce type d'appareil passa pour le meilleur au monde après son installation au phare Corduouan en 1823. La fabrication de lentilles de très bonne qualité constituait certes une grosse dépense mais, une fois installé, l'appareil n'exigeait aucun autre ajustement. Vers le milieu du siècle, on mit au point un système catadioptrique utilisant à la fois des éléments de réfraction et de réflexion. A ce moment-là, les appareils à lentilles ou de réfraction avaient déjà supplanté les appareils à simple réflecteur dans la plupart des principaux phares du monde.

Inutile de dire que la France dominait l'optique des phares au début du XIX^e siècle, plus particulièrement la fabrication d'appareils à lentilles ou appareils dioptriques. Dès 1831 en Angleterre, la firme Isaac Cookson and Company de South Shields essaya sans grand succès d'égaliser l'excellence française. Le bouleversement que connut la France en 1848 amena un certain nombre

de réfugiés à demander asile à l'Angleterre dont Georges Bontemps et un ingénieur, Tabouret, qui, tous deux, avaient été formés par le grand Fresnel. Ces deux artisans, qui avaient fui le continent, furent engagés par la Chance Brothers de Birmingham, entreprise à qui le gouvernement avait confié en 1845 la fabrication d'appareils dioptriques destinés aux phares des côtes anglaise et irlandaise. Donc, en 1851, la Chance Brothers s'était élevée au rang de ses prédécesseurs français et était de calibre à supporter une concurrence⁶. Pendant de nombreuses années, la firme anglaise eut le monopole de ce marché en Grande-Bretagne et exporta ses produits dans le monde entier. Pendant tout le XIX^e siècle et jusqu'à ce que le Dépôt fédéral des phares ait acquis une compétence suffisante, soit au début du XX^e siècle, le Canada fit beaucoup appel aux services de la Chance Brothers.

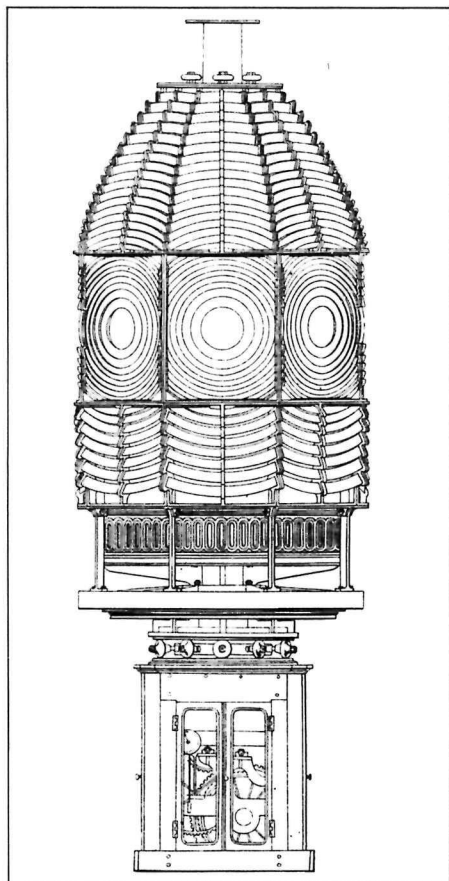
En 1845, la *Trinity House* impériale avait déjà exprimé une préférence très marquée pour les appareils dioptriques. Cela fut également le cas aux Etats-Unis où le nombre de feux dioptriques passa de trois en 1851 à non moins de 310 cinq ans plus tard. En effet, les autorités américaines lancèrent un programme de remplacement de tous les vieux feux à réflecteurs, tandis qu'en 1860, la vieille province du Canada ne possédait encore que 10 feux dioptriques⁷. A ce moment-là, la supériorité de l'appareil dioptrique ou appareil à réfraction, ne faisait plus de doute. Les chiffres suivants, qui expriment le pourcentage de lumière atteignant le pont d'un navire, le prouvent éloquemment:

Simple feu (Sans réflecteur)	3-1/2%
Appareil catoptrique (le plus puissant)	17%
Appareil dioptrique	83%

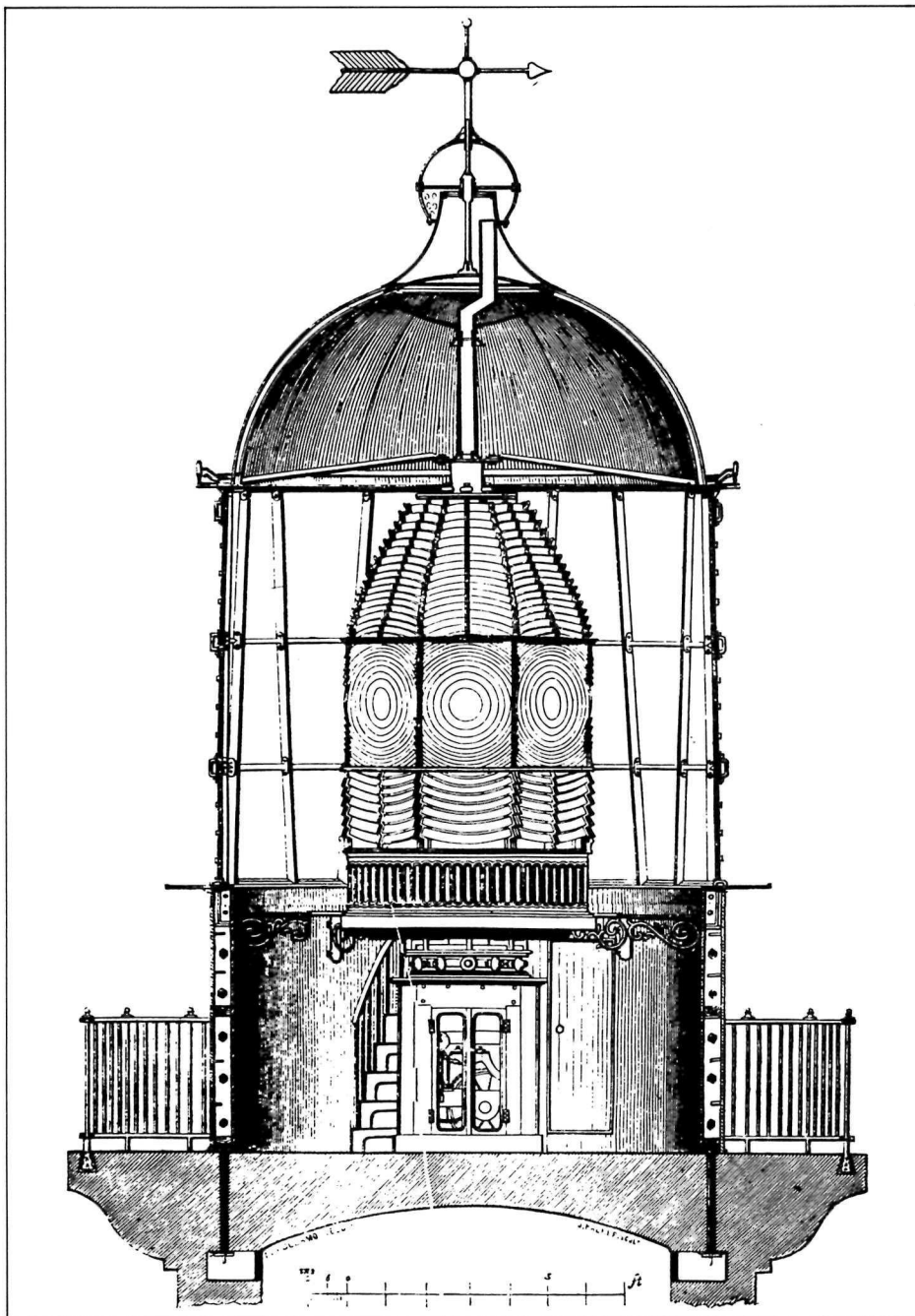
A consommation d'huile égale, l'appareil dioptrique produisait une lumière cinq fois plus puissante que l'appareil catoptrique⁸. Rappelons également que l'appareil dioptrique n'exigeait qu'une seule lampe contrairement à l'appareil catoptrique qui en nécessitait plusieurs. On ne saurait mieux démontrer la supériorité de l'appareil dioptrique qu'en citant un extrait du rapport établi par une firme d'ingénieurs anglaise, la D. and T. Stevenson, pour les commissaires des phares du Nord, vers 1850.

*It has been determined that in revolving lights, the effect of one of the eight annular lenses, in a First Order Light, is equal to that of eight of the largest reflectors in use; and that to produce by reflectors the most perfect kind the effect of Lenticular apparatus of the best description, a lantern must be provided capable of accommodating from fifty-six to seventy-two reflectors; an arrangement all but impracticable.*⁹

4 Dessin d'un feu à éclat de première classe, feu utilisé dans les phares de grand atterrissage. Notez le grand nombre de prismes nécessités par les lampes à huile. (Archives publiques Canada.)



5 Lanterne à feu dioptrique à éclats de première classe. Cet appareil était l'installation la plus perfectionnée du XIX^e siècle. (Archives publiques Canada.)



Les feux dioptriques étaient classés selon le diamètre interne de l'appareil optique; les plus grands feux, ceux de la première classe destinés aux phares de grand atterrissage, avaient 72 pouces 1/2 de diamètre et les plus petits, les feux de 6^e classe utilisés dans les phares d'entrée de port, avaient moins d'un pied de diamètre. Quant aux feux de 2^e classe, ils équipaient les phares de jalonnement des côtes souvent installés à l'embouchure de grands cours d'eau ou dans le voisinage de hauts-fonds dangereux¹⁰.

Aujourd'hui des installations du type de la figure 4 équipent toujours nombre de phares canadiens même si la source lumineuse est maintenant électrique. Les lampes électriques modernes, ne nécessitent pas des optiques aussi complexes. D'ailleurs, elles sont au besoin remplacées par des appareils optiques beaucoup plus simples, moins coûteux et tout aussi efficaces.

La lampe à kérosène

Jusque vers 1850, les phares de l'Amérique du Nord britannique furent équipés de lampes d'Argand alimentées d'huile de baleine ou, dans les régions maritimes, d'huile de marsouin ou de poisson. Au prix de \$1.69 à \$1.85 le le gallon en 1861, l'huile de baleine, habituellement utilisée, était chère et risquait de l'être davantage étant donné la quasi disparition des baleines. Déjà au début des années soixante, les flottes de baleiniers avaient presque exterminé les baleines dans les mers du sud. Les services de phares anglais et français utilisaient beaucoup l'huile de colza et de navette, moins chère et plus facile à obtenir. John Page, dans son rapport de 1860 au commissaire des travaux publics, affirmait qu'ici même, au Canada, la supériorité de l'huile de colza sur l'huile de baleine était prouvée. Même s'il fallait utiliser beaucoup plus d'huile végétale pour obtenir le même résultat, il en coûtait presque deux fois moins cher. Au moment où presque tous les phares anglais et français utilisaient l'huile de colza (produite par la France et la Hollande), la province du Canada et les États-Unis se servaient encore principalement d'huile de baleine¹¹.

Lorsque M. Abraham Gesner, physicien de Cornwallis (Nouvelle-Ecosse) mit au point la distillation du kérosène à partir du charbon, il fit faire de grands progrès à l'éclairage tant celui des phares que des maisons. Médecin diplômé de Londres en 1827, Gesner se lança plus tard en géologie et, par le biais de cette science, améliora considérablement les sources lumineuses des phares¹². Communément appelé pétrole lampant, le kérosène fut mis à l'essai au début des années soixante dans les phares du haut Saint-Laurent entre Beauharnois et Kingston. Se-

lon le surintendant D.C. Smith, le pétrole lampant donnait une lumière bien meilleure et plus brillante que l'huile de baleine¹³. Son coût dérisoire de 65 cents le gallon faisait miroiter de considérables économies. En 1864, M. Smith recommanda la conversion de tous les feux relevant de lui au pétrole lampant et reçut la sanction de l'ingénieur en chef l'année suivante. Les navigateurs du haut Saint-Laurent ne tarirent pas d'éloges pour les feux au kérosène¹⁴. Ce combustible donnait sans conteste une flamme plus brillante et plus stable avec un appareil catoptrique, mais John Page mit en garde contre son utilisation avec un appareil dioptrique qui gagnait alors la faveur générale pour les feux plus puissants. Selon lui, l'utilisation du kérosène dans les lampes à anneaux concentriques équipant les feux les plus puissants, n'aurait pas donné une flamme suffisamment grande, stable et forte¹⁵. Mais, le kérosène constituait un combustible beaucoup moins cher et plus efficace dans le cas des feux à réflecteurs ou catoptriques. Chez nous, l'appareil catoptrique, plus primitif, fut préféré au dioptrique presque jusqu'à la fin du siècle dernier. En 1861, le phare de Pointe-au-Père, dans le bas Saint-Laurent, commença à utiliser du kérosène avec d'excellents résultats.

Avant l'avènement des lampes à vapeur de pétrole et à acétylène au début du XX^e siècle, la lampe à huile de colza à mèche cylindrique creuse et à mèche ordinaire régna en souveraine dans le service canadien des phares. La figure 7 montre trois spécimens de lampes à huile à mèche ordinaire utilisées de préférence à toute autre avec les nombreux appareils catoptriques jusqu'à la fin du siècle. Les grosses lampes à huile, équipées de réflecteurs de 18 à 24 pouces, brûlaient deux fois plus de kérosène que les plus petites. Ces lampes à kérosène, dont certaines servaient toujours après la guerre, rappellent les lampes à kérosène si communes dans les maisons de campagne à l'époque de nos grands-parents. En général, ce sont ces deux types de lampes, munies d'éléments réfracteurs et réflecteurs plus perfectionnés, qui équipèrent les phares canadiens jusqu'au début du siècle en cours.

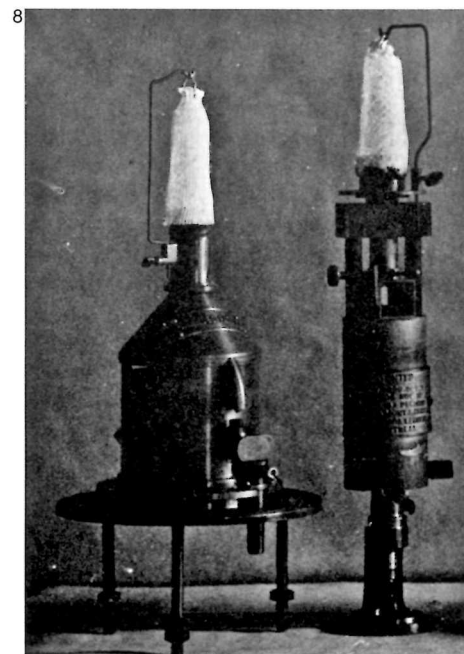
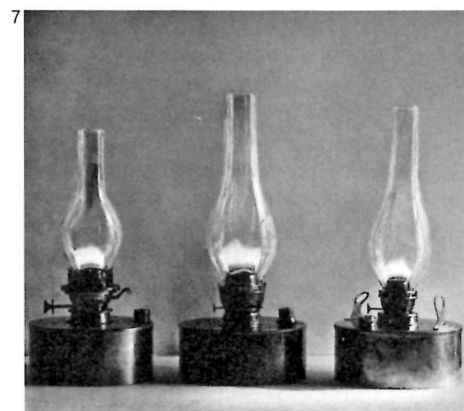
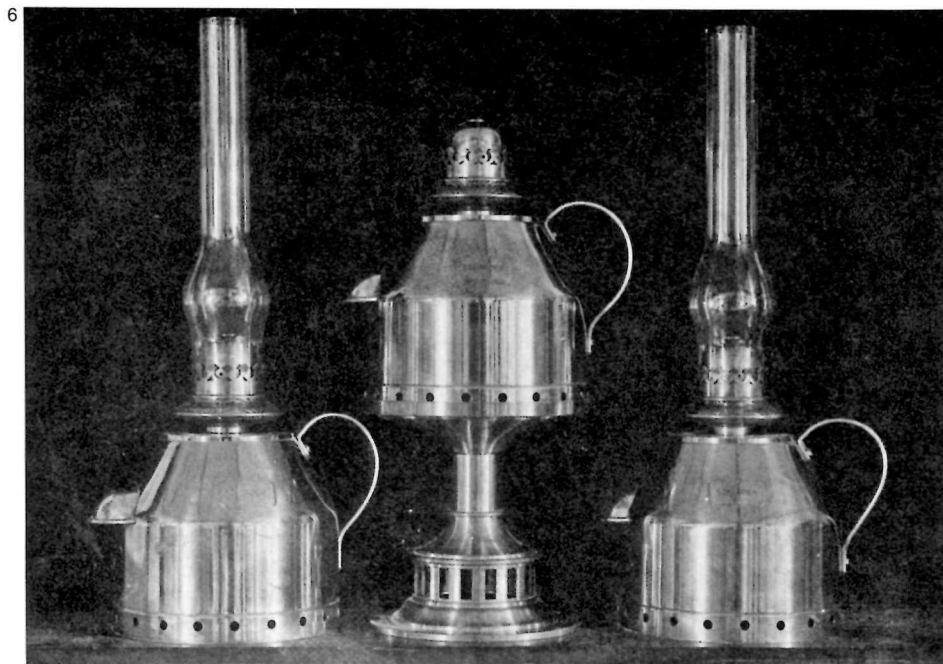
La lampe à incandescence

Vers le tournant du siècle apparut un ingénieux dispositif d'éclairage à partir d'une source lumineuse bien connue, qui persista dans certaines régions longtemps après la guerre. Il s'agit du brûleur à incandescence à vapeur de pétrole dont la première installation remonte à 1898 au phare de l'île Penfret en France. Cette nouvelle lampe, trois fois plus puissante que toutes les anciennes lampes à mèche, brûlait de la vapeur d'huile de charbon dans un manchon incandescent. En Angleterre, Arthur Kitson mit au point sa propre lampe à incandescence, connue sous le nom

6 Types de lampes à huile utilisées dans les phares au XIX^e siècle. (Canada. Ministère des Transports.)

7 Lampes à kérosène à mèche ordinaire généralement utilisées avec un appareil catoptrique ou à réflecteur. (Canada. Ministère des Transports.)

8 Brûleurs à vapeur de pétrole et à manchon incandescent. Mis au point au XX^e siècle, ce type de brûleur donnait une lumière plus intense que les autres. (Canada. Ministère des Transports.)



de «brûleur Kitson», qui équipait presque tous les phares britanniques en 1902. En 1921, David Hood perfectionna un manchon de soie visqueuse donnant une lumière deux fois plus éclatante que tous les manchons jusqu'alors connus¹⁶. Les autorités canadiennes s'intéressèrent à ces nouvelles lampes dès 1904, ce qui n'étonne guère puisqu'elles auraient permis une augmentation d'intensité de l'ordre de 345 pour cent exprimée en bougies par rapport aux lampes à mèche ordinaire. Elles venaient en quatre tailles allant de 25 à 85 millimètres¹⁷. Même si la vieille firme anglaise Chance Brothers passait pour le meilleur fabricant de lampes à incandescence à vapeur de pétrole de l'époque, la firme canadienne Diamond Heating and Lighting Company de Montréal s'imposait déjà comme un concurrent de taille¹⁸. En 1909, l'appareil dioptrique de première classe du phare de la pointe Heath, dans l'île d'Anticosti, produisait une intense lumière d'un demi-million de bougies¹⁹.

Simultanément, la lampe à acétylène entra en scène et gagna rapidement la faveur générale particulièrement pour les feux non gardés. La première lampe de ce type installée au Canada fut celle du phare de Pointe-au-Père en 1902, que les navigateurs accueillirent bien. Son installation à ce phare équipé de réflecteurs aurait augmenté la portée du feu de 14 à 28 milles²⁰. En 1903, le ministère décida de changer toutes les lampes à kérosène du haut Saint-Laurent pour des lampes à acétylène et les tests effectués la même année révélèrent une augmentation d'intensité de l'ordre de cinq, exprimée en bougies²¹. En somme, la lampe à acétylène était plus indiquée pour les bouées que pour les phares. L'avantage de cette lampe, celui de ne pas exiger la présence continue d'un gardien, ne prit de l'importance que beaucoup plus tard dans le service des phares. Il y avait aussi le brûleur Wigham à kérosène, fabriqué à Dublin, qui pouvait fonctionner tout seul pendant environ un mois. Ce dispositif dont l'usage se répandit sur la côte du Pacifique, se composait d'une lampe à mèche horizontale avançant lentement sur un rouleau et d'un cône de combustion que complétait un appareil optique à lentille²². L'électricité finit par supplanter la vapeur de pétrole et l'acétylène, mais il y a quelques années à peine on trouvait encore des lampes de ces deux derniers types à quelques endroits.

Feux à éclats et caractéristiques des feux

Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, tous les phares possédaient des feux blancs fixes. Le premier feu à éclats qui balaya l'horizon de ses faisceaux lumineux fut testé à Carlston (Suède) en 1781. Neuf ans plus tard, la France et la Grande-Bretagne les avaient adoptés. La rotation du feu fut assurée par un mécanisme mu-

par la pesanteur, analogue au mécanisme des horloges de parquet, jusqu'à la création du moteur électrique. La taille des premiers feux à éclats se trouva limitée par les pertes dues à la friction des rouleaux dans le guide-fil; ces pertes éliminées par la mise au point d'un mécanisme de flotteurs au mercure en 1890, on put alors construire ces appareils complexes en beaucoup plus gros et plus lourds. Le premier feu de ce genre fut installé chez nous à la pointe du Sud-Ouest dans l'île d'Anticosti en 1831. Son faisceau, à 100 pieds au-dessus de l'eau, faisait un tour complet de l'horizon toutes les minutes²³.

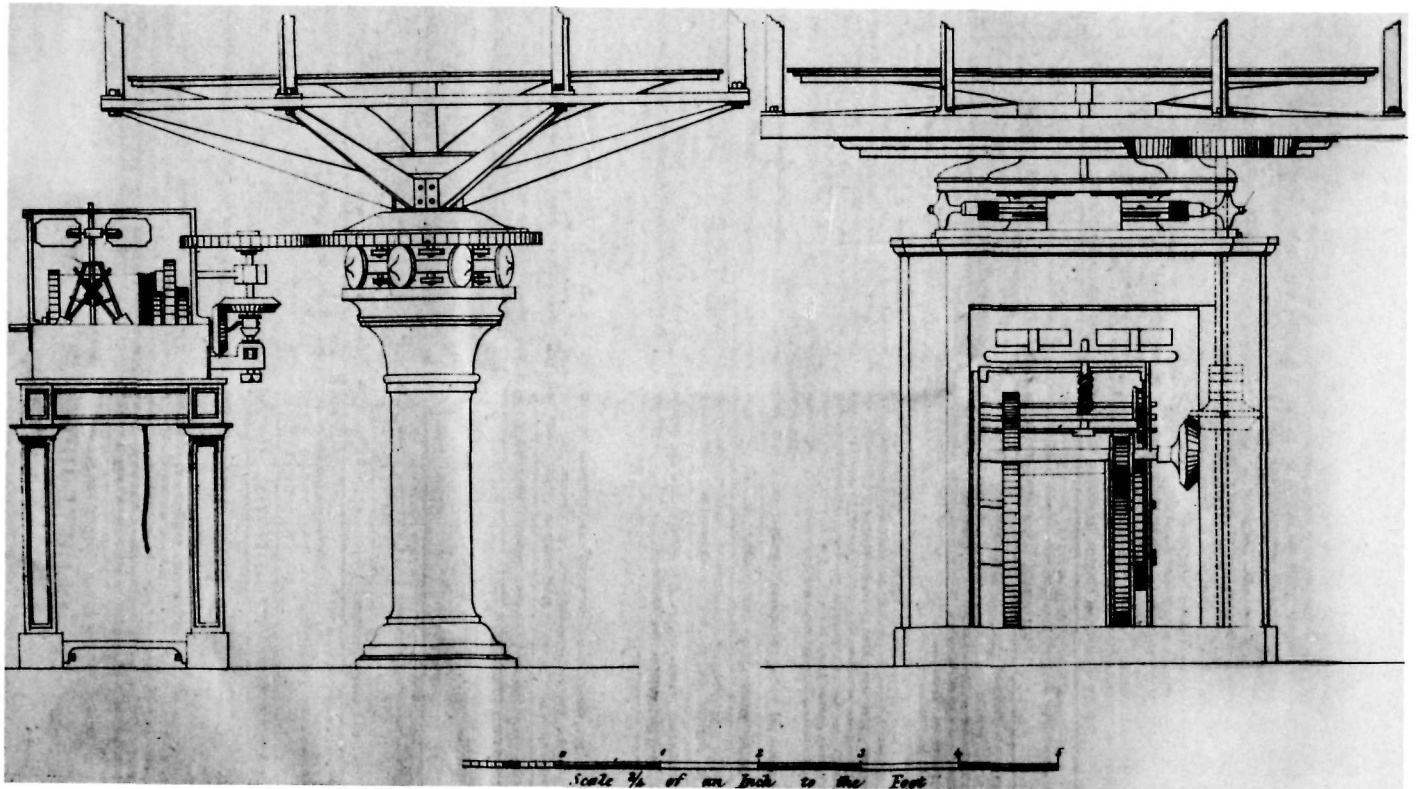
La figure 9 montre les deux systèmes d'engrenage les plus communément utilisés au milieu du siècle dernier, soit l'engrenage français à moteur excentrique et l'engrenage écossais à moteur centré. Celui-ci aurait offert une plus grande stabilité et un moins grand frottement, avantages très importants dans le cas de mécanismes aussi lourds²⁴.

Personne n'ignorait qu'un feu blanc avait une plus grande portée, mais on convint néanmoins que les couleurs faciliteraient leur identification. C'est l'agent de douane anglais, Benjamin Milne, qui perfectionna les premiers feux de couleurs. Son appareil, entraîné par un axe vertical, comportait 21 réflecteurs paraboliques montés sur un cadre à trois côtés. Les réflecteurs d'un des trois côtés étant couverts de verre rouge, produisaient un faisceau rouge suivi périodiquement d'un faisceau blanc. Un tel appareil fut installé au phare de Flamborough Head sur la côte du Yorkshire en 1806. Aujourd'hui on utilise dans le monde entier des feux blancs, rouges et verts. On préfère le feu blanc parce que sa portée est supérieure aux feux rouges et verts.

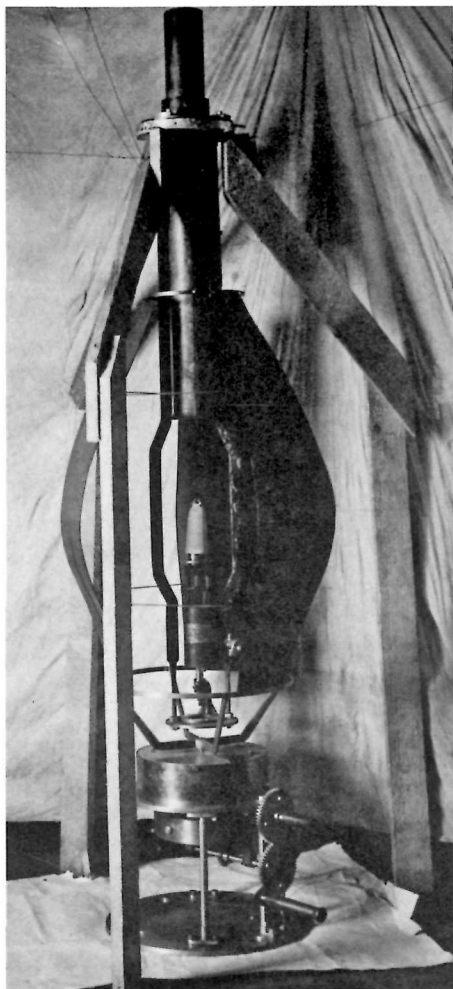
Caractéristiques des feux

Au début du XX^e siècle, la tendance fut au remplacement des appareils catoptriques par des appareils dioptriques, à l'augmentation de la puissance des feux et au remplacement des feux fixes par des feux à éclats ou à occultations. Le feu à éclats désigne un feu caractérisé par des temps de lumière, dits «éclats», qui sont beaucoup plus courts que les temps d'obscurité, tandis que le feu à occultations désigne un feu caractérisé par des temps d'obscurité, dits «occultations», qui sont beaucoup plus courts que les temps de lumière. Afin de faciliter davantage l'identification des feux, on créa un système de feux présentant éclats et occultations et parfois même des temps de couleur. Voici les caractéristiques des feux utilisés dans le monde entier. *Feu fixe* – lumière continue et d'intensité constante; peu utilisé aujourd'hui.

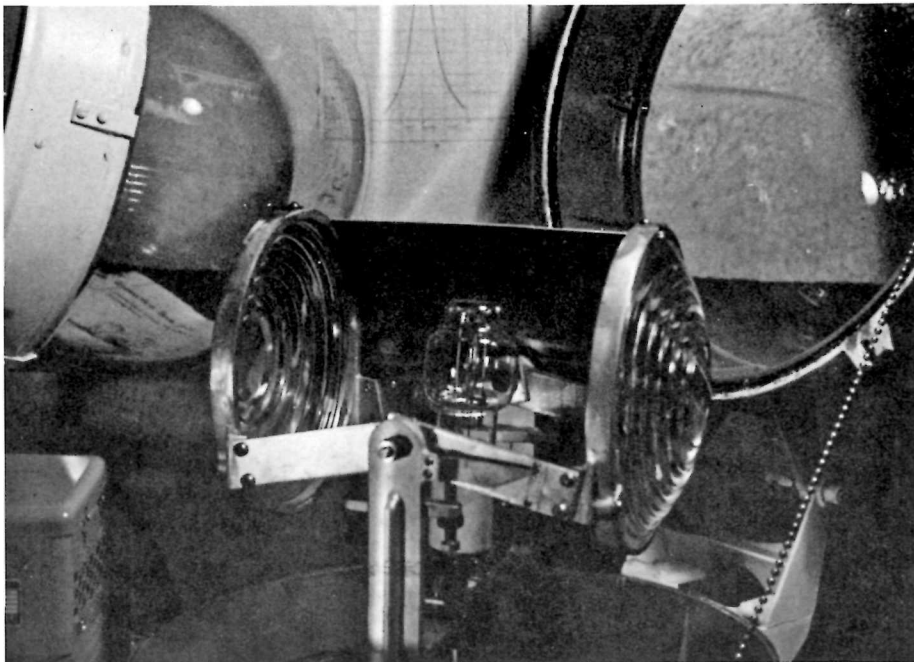
Feu à éclats – les temps de lumière, dits «éclats», sont beaucoup plus courts que les temps d'obscurité.



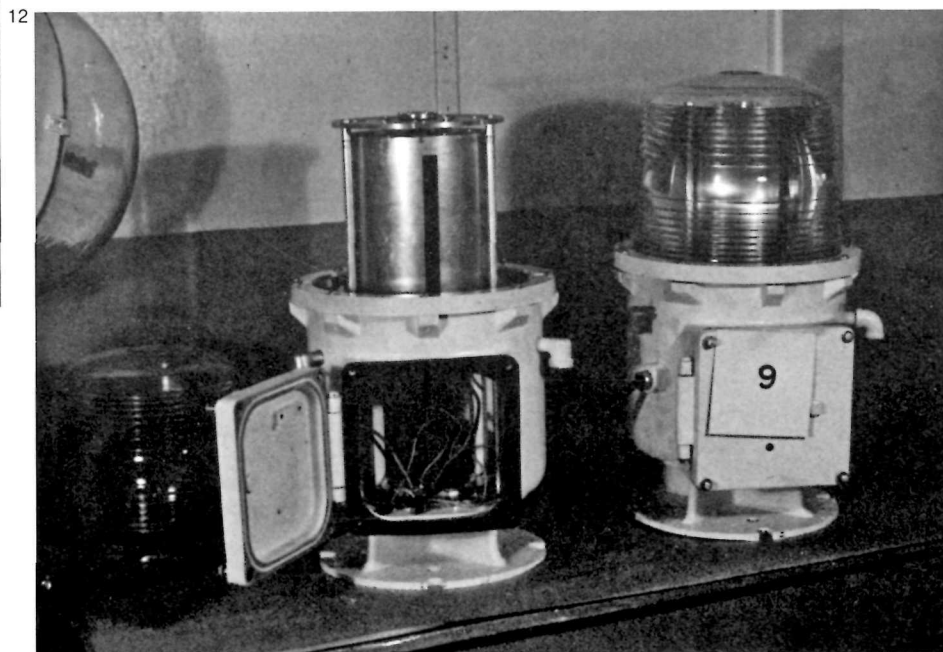
10 Feu à occultations du phare de l'île Machias Seal dans la baie de Fundy. (Canada. Ministère des Transports.)



11 Lampe électrique à vapeur de mercure équipée de lentilles à échelons en plastique. C'est l'appareil le plus utilisé aujourd'hui dans les phares. (Canada. Ministère des Transports.)



12 Lanterne de 300 mm équipée d'une lampe à vapeur de mercure. A droite, l'écran circulaire produisant les éclats. (Canada. Ministère des Transports.)



Feu à éclats groupés – feu dont les éclats groupés par deux ou plus se produisent à intervalles réguliers.

Feu à occultations – lumière continue avec occultation soudaine et complète à intervalles réguliers; les occultations sont beaucoup plus courtes que les temps de lumière.

Feu à occultations groupées – lumière continue avec groupe de deux occultations ou plus à intervalles réguliers.

Feu fixe et à éclat – feu fixe avec un seul éclat d'intensité relativement plus grande à intervalles réguliers.

Feu fixe et à éclats groupés – feu fixe avec un groupe de deux éclats brillants ou plus à intervalles réguliers.

Feu scintillant – feu isophasé à rythme rapide (plus de 60 alternances par minute).

Feu scintillant interrompu – feu identique au précédent avec occultation à intervalles réguliers.

Feu à scintillements interrompus – feu identique au précédent, mais avec temps d'obscurité relativement plus longs.

Feu alternatif – n'importe lequel des feux précédents avec changement de couleur²⁵.

Electrification

Dès 1858, on tentait d'utiliser un feu électrique dans un phare. Cela se passait à South Foreland en Angleterre. Cependant, il fallut attendre 1862 pour voir le premier feu électrique permanent entrer en service au phare de Dungeness sur la côte du Kent. Les résultats n'auraient pas été très encourageants puisque les deux prototypes furent ensuite remplacés par des lampes à huile minérale dont les preuves n'étaient plus à faire. L'électrification des phares dut attendre que l'électricité, transmise ou produite par groupes électrogènes, devienne une commodité peu coûteuse et que l'on invente l'ampoule à filaments de tungstène, la vie des premières ampoules étant trop courte. Au Canada, l'utilisation domestique et industrielle de l'énergie hydro-électrique remonte à la première décennie du XX^e siècle et les ampoules à filaments de tungstène se trouvaient déjà sur le marché en 1907. Le phare de la pointe Reed au Nouveau-Brunswick fut le premier phare canadien à recevoir un feu électrique (1895), mais il revient au phare du cap Croker dans la baie Georgienne d'avoir été le premier muni d'un feu et d'un signal de brume électriques. C'était en juillet 1902. La firme A. Trudeau d'Ottawa avait fourni le groupe électrogène²⁶.

L'électrification, qui s'effectua rapidement pendant l'entre-deux-guerres, fut terminée après la seconde guerre mondiale. Selon la liste du commissaire aux feux de 1914–1915, il y avait alors 23 phares électrifiés dont huit en Nouvelle-Ecosse, six en Colombie-Britannique et cinq en Ontario²⁷.

En 1931, un nombre croissant de phares possédait des feux et des moteurs électriques. L'appareil, connu sous le nom «multi-flashing apparatus», fut d'abord installé en 1930 à Musquash au Nouveau-Brunswick et aux îles Cranberry et Guion en Nouvelle-Ecosse²⁸. Ainsi commençait le règne des petits moteurs électriques après celui des lourds mécanismes mûs par la pesanteur. Pendant ce temps, au dépôt de Prescott, on se consacrait à des expériences sur l'emploi du cellophane pour les feux de couleur, sur les dispositifs de protection des appareils d'optique et, d'une très grande importance pour l'avenir, sur la lampe à vapeur de mercure aujourd'hui communément utilisée. L'avantage de cette dernière, qui remplace depuis peu l'ampoule à filaments, est sa vie beaucoup plus longue, atteignant quelques milliers d'heures. L'électrification des phares canadiens qui se termina après la deuxième guerre mondiale épargna toutefois certaines lampes à acétylène ou à huile.

La mise au point de feux automatiques ou non gardés marqua une autre grande étape de l'évolution des phares tant chez nous qu'à l'étranger. Le suédois Gustaf Dalen (1869–1937), brillant ingénieur qui perdit la vue au début de sa carrière dans un accident, reçut le prix Nobel en 1912 pour avoir inventé le premier feu automatique à acétylène. On lui doit également l'invention de la première valve solaire, dispositif photométrique qui allume le feu à la tombée de la nuit et l'éteint à l'aube. Avec le temps, le nombre de feux non gardés augmenta. L'automatisation, particulièrement la mise au point d'un changeur automatique de lampe, présenta des avantages évidents pour les phares reculés du Nord. Chez nous, le gardien de phare se fait rare aujourd'hui; il a cédé sa place au technicien itinérant qui visite les phares à intervalles réguliers en voiture, navire d'approvisionnement ou hélicoptère. Les principales améliorations de l'après-guerre en plus de deux siècles d'évolution du phare au Canada furent l'achèvement de l'électrification, l'avènement d'appareils radarés dans les phares (par exemple, les réflecteurs radars) et l'automatisation d'un grand nombre de phares.

L'électrification, terminée dans l'après-guerre, fut rendue possible par le prolongement du réseau hydro-électrique aux régions alors non desservies et, fait encore plus important, par l'utilisation répandue de groupes électrogènes diesel. Grâce à ce moyen, l'extrême Arctique put bénéficier de la commodité et de l'efficacité de l'électricité. Dès 1948, 481 des 2469 phares et feux de navigation étaient électrifiés. Aujourd'hui (1970), presque tous les phares du pays fonctionnent à l'électricité, ainsi qu'un grand nombre de bouées²⁹.

L'électrification des phares munis auparavant d'appareils d'éclairage à l'acétylène ou à la vapeur de pétrole, se produisit en même temps que la mise au point de feux électriques de haute intensité. Un grand nombre de ces nouveaux feux furent installés dans les premiers appareils dioptriques à lentilles et à prismes; toutefois, la plus forte concentration de la lumière électrique permit d'utiliser des appareils d'optique plus simples, composés de verre et de plastique moulé, qui fonctionnaient aussi bien à une fraction du coût. Dans son rapport de 1951, le ministère signala l'accueil favorable fait aux feux électriques de très forte intensité, alors mis à l'essai³⁰. En 1961, l'ampoule à vapeur de mercure avait prouvé sa supériorité sur la lampe à incandescence en ce sens qu'elle produisait une lumière d'une grande intensité et qu'elle durait plus longtemps. Ces petites ampoules avaient une longévité de deux ou trois années, considération importante en fonction de la tendance à l'automatisation des feux³¹.

En 1955, une nouvelle lanterne légère et inoxydable, composée d'un alliage d'aluminium, fit son apparition. Cette lanterne remplacera peu à peu les lourdes lanternes de fonte et fera probablement réaliser de grandes économies au chapitre de l'entretien³². La lampe alimentée au xénon, inventée en Angleterre et en Allemagne, qui fut installée à Prince Shoal en 1964, produit une lumière d'une telle intensité (32 millions de bougies) qu'elle n'est utilisée qu'en cas d'épais brouillard.

Le Conseil national de recherches et le ministère des Transports mirent au point un dispositif électronique télécommandé pour les feux et les signaux de brume. Le phare au large du passage Pelée, dans le lac Erié, fut le premier muni de ce dispositif. L'importance de ce type de dispositif pour les phares des localités éloignées du grand Nord était évidente. Un dispositif de contrôle par micro-ondes fut installé en 1961 au signal de brume de Holland Rock, près de Prince-Rupert³³.

En 1961, plus des deux tiers des feux fonctionnaient à l'électricité: des 3054 feux (y compris les bouées), 2518 avaient été automatisés³⁴.

Signaux de brume

Depuis toujours, divers appareils sonores sont utilisés dans les phares à titre de signaux de brume au cours d'épais brouillard. On se servit de cloches, de gongs et de canons à diverses époques et divers endroits avec des résultats plus ou moins satisfaisants. On savait bien que la propagation des sons sur l'eau suivait des règles particulières et capricieuses: un signal quelquefois imperceptible près des côtes, s'entendait clairement au large. Les signaux de brume indiquent souvent des directions

trompeuses par suite d'une déviation des sons ou de l'écho. De telles difficultés n'ont pas encore été résolues entièrement.

Le premier sifflet de brume à vapeur en Amérique du Nord britannique fut installé en 1860 au phare de l'île Partridge dans le port de Saint-Jean. Les marins l'accueillirent avec enthousiasme: le sifflet, muni d'un moteur de huit chevaux-vapeur produisant une pression de 100 livres par pouce carré, coûtait £350 (monnaie locale). Il avait une portée de 10 milles par temps calme. Le sifflet, actionné par un mécanisme d'horloge produisait un son de dix secondes chaque minute³⁵.

En 1899, une sirène de brume fut installée à Belle-Isle à mi-chemin entre les phares amont et aval, au coût de \$20 112.64. Le compresseur d'air était actionné par une roue à aubes. Le signal provenait d'une double sirène fonctionnant à air comprimé; elle était située à 250 pieds au-dessus des hautes eaux et le compresseur se trouvait dans une station génératrice à la hauteur du débarcadère. Le matériel était de marque anglaise³⁶ et, avec un autre appareil quelque peu semblable appelé «sirène d'Ecosse», de marque anglaise également, qui fut utilisé à Louisbourg et à la Pointe-au-Père, il donna d'excellents résultats jusqu'à l'apparition du diaphone, invention canadienne.

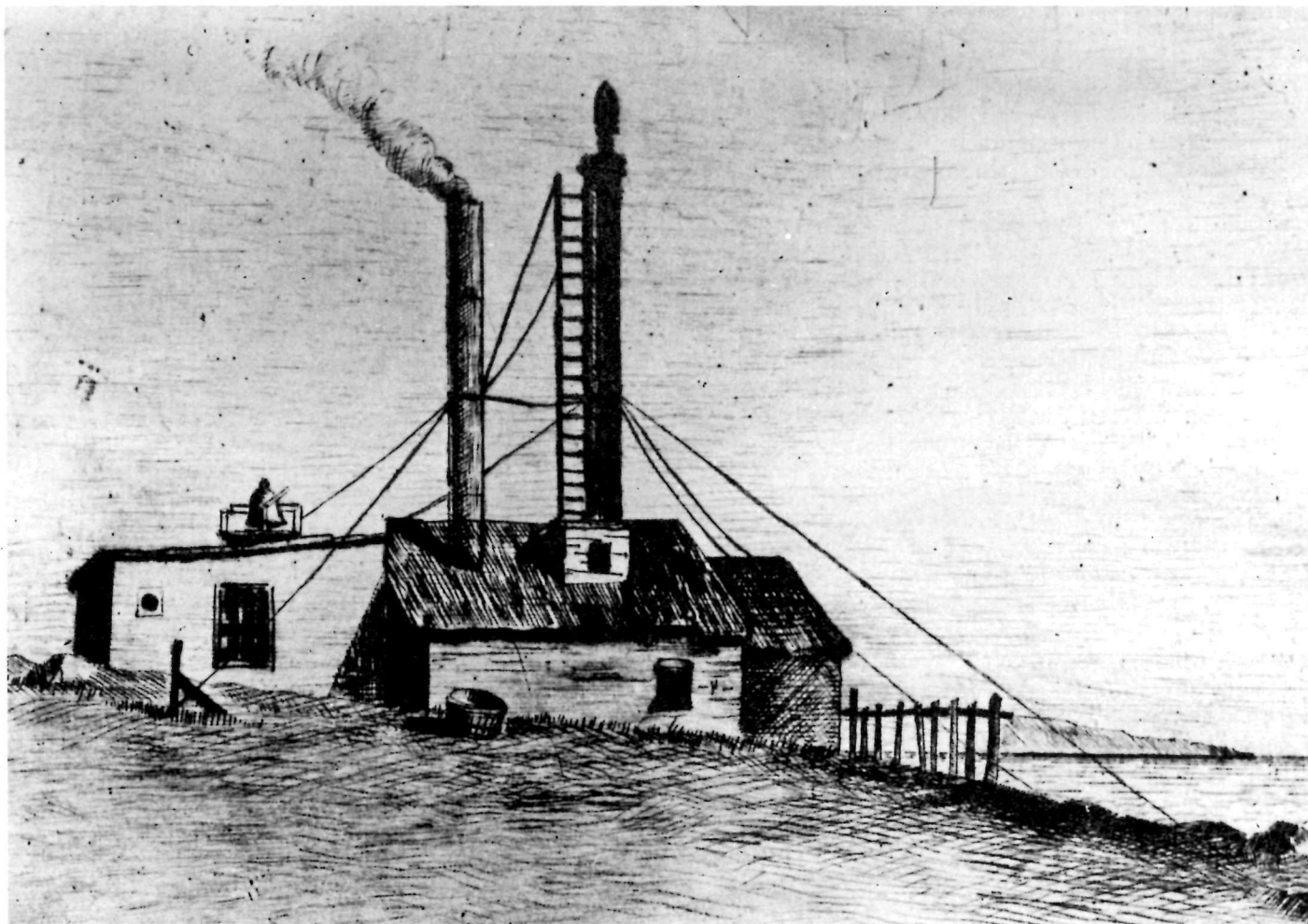
Le diaphone

En 1902, un manufacturier de Toronto, J.P. Northey, inventa le diaphone qui se révéla un important perfectionnement des signaux de brume, et qui est encore beaucoup utilisé de nos jours. Constituant en réalité une variation de la sirène d'Ecosse, le diaphone de Northey fonctionnait à l'aide d'un piston alternatif à haute vitesse au lieu d'un cylindre rotatif, et il émettait un son d'une tonalité plus égale avec environ un huitième de la puissance requise pour la sirène d'Ecosse³⁷. En 1904, les diaphones avaient remplacé l'ancien signal de brume dans la plupart des principaux phares.

Le nouveau diaphone exigeait la présence de préposés compétents connus sous le nom «d'ingénieurs des signaux de brume» dans les principaux phares. Ces ingénieurs partageaient le maigre salaire des gardiens. Quelques gardiens plus doués que d'autres se qualifièrent à titre d'ingénieurs de signaux de brume et ainsi n'avaient pas besoin d'adjoint. Les plus gros diaphones étaient munis de compresseurs d'air actionnés par la vapeur, tandis que les plus petits fonctionnaient au pétrole³⁸.

Le diaphone continua d'être utilisé dans tout le pays malgré l'avènement des appareils électroniques. En 1952, les ingénieurs mirent au point un nouveau résonateur qui augmenta considérablement la portée du son. Au milieu des années 1960, le Canada contribua à nouveau à l'amélioration des signaux de

13 Dessin du premier signal de brume à vapeur installé au phare de l'île Partridge, à l'entrée du port de Saint-Jean (N.-B.). (Archives publiques Canada.)



brume avec l'invention du cornet de brume «Airchine». Cet appareil ne prétendait pas remplacer le diaphone dont la puissance du plus grand demeurait inégalée. Toutefois, il offrait des avantages sur le plan du coût d'utilisation et son signal était d'une portée presque comparable. Ses compresseurs d'air étaient actionnés par de petits moteurs électriques et toute l'installation était à peu près cinq fois plus petite que celle d'un diaphone régulier. Le premier *Airchine* fut mis en place en 1965³⁹.

Le signal de brume électronique de forme curieuse (voir fig. 14) et de fabrication anglaise doit être considéré comme un fait saillant de l'évolution de plus d'un siècle des signaux de brume. Celui installé à Stone Chance a donné d'excellents résultats.

Signaux sonores sous-marins

Le signal sonore sous-marin, une invention de A.J. Mundy de Boston, et du professeur Elisha Gray, constitue un autre type de signal de brume qui fit son apparition dans les principaux phares au début du siècle. Il s'agissait d'une cloche sous-marine reliée au phare par câble; le son était capté par un radiogoniomètre installé à la proue des navires. La portée des signaux sous-marins s'étendait de cinq à douze milles⁴⁰. L'appareil présentait quelques inconvénients, entre autres, le fait que très peu de navires possédaient un radiogoniomètre – le *Tunisian* et l'*Ionian* de la Allan Line et le *Mount Temple* et le *Lake Manitoba*, premiers transatlantiques de la société C.R.R. Néanmoins, cet appareil fut installé dans 21 phares en vertu d'un contrat avec la Submarine Signal Company de Boston⁴¹. Au début des années 1920, les signaux sous-marins ont vite cédé le pas à la radio.

La radio

Les progrès réalisés au vingtième siècle en matière de communications se firent surtout sentir dans les domaines de la radio et de l'aviation, la première ayant très tôt su s'imposer dans les phares du Canada et du monde entier. La première station sans fil pour communication d'un navire à la terre fut mise sur pied à Spezia, en Italie, à l'été 1897. Le *Lake Champlain*, lancé en 1900 par la Beaver Line, fut le premier paquebot de ligne à posséder une radio. Quoique les stations côtières sans fil du ministère de la Marine ne servaient habituellement pas de phares, quelques-uns de ces derniers, particulièrement au début, réunissaient ces deux fonctions. Par exemple, en 1904, des installations de télégraphie sans fil furent aménagées aux phares de la pointe à la Renommée, de Belle-Isle, du cap Ray, du cap Race, de la pointe Heath et de la pointe Amour. En 1915, au moins 21 phares en aval de Québec étaient dotés d'appareils-radios. Dans la même région, soit à l'île aux Grues, à la pointe Money, à la pointe Le-

preau, à l'île Partridge, les phares étaient munis d'installations téléphoniques⁴². Ces moyens permettaient une meilleure surveillance de l'itinéraire des navires.

On a déjà mentionné les modulations excentriques que donnent certaines conditions géographiques et climatiques au hurlement familier du signal de brume. Installé dans un certain nombre de stations côtières de radio et dans quelques phares, et utilisé en conjonction avec le radiogoniomètre à bord des navires, le radio-phare devait s'avérer un guide plus sûr pour le navigateur que le signal sonore du diaphone ou de la sirène. Toutefois, les relèvements croisés, eux-mêmes soumis, dans certaines conditions, à des réfractions sur la côte, se montraient donc dangereusement trompeurs parfois. De toute façon, les relèvements par radio n'étaient pas considérés aussi sûrs que ceux faits à vue sur un feu.

En 1923, le *Lighthouse Board of Canada* recommanda l'installation d'un radiophare soit au phare du cap Bauld ou à celui de Belle-Isle et à la pointe Heath, dans l'île d'Anticosti. Ces radiophares expérimentaux avaient une portée d'environ 50 milles. Au début, on voulait confier au gardien la responsabilité de cet équipement⁴³. Le premier radiophare des Grands Lacs fut celui du phare de Southeast Shoal, installé en 1927 et émettant un signal toutes les deux minutes et demi sur une longueur d'onde de 1000 mètres⁴⁴.

En 1929, le radiogoniomètre avait définitivement remplacé les appareils sonores sous-marins. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque, il y avait 153 diaphones en utilisation dont quelques-uns remontaient à 1906. En fait, le signal de brume, comme on le constatera en jetant un coup d'oeil à la plus récente liste des signaux de brume, est loin d'avoir été éclipsé. Malgré la prolifération des aides électroniques, les navigateurs aiment toujours entendre le son discordant d'une corne de brume⁴⁵. En 1929, des radiophares d'une puissance de 200 W firent leur apparition sur le marché; ils furent installés aux phares du cap Whittle, de la pointe Ouest d'Anticosti et de la Pointe des Monts dans le golfe Saint-Laurent ou près de ces derniers. Dans les Grands Lacs (jamais en retard) des appareils semblables furent installés dans les phares de l'île Main Duck (lac Ontario), de la pointe Longue et de Southeast Shoal (lac Erié), de l'île Cove (lac Huron) et de Michipicoten (lac Supérieur)⁴⁶. Cet extrait du *Liverpool Journal of Commerce* s'applique tant aux phares du Canada qu'à ceux de Grande-Bretagne:

Wireless stands as science's great contribution to safety at sea, and future developments, so far as lighting and lighthouses are concerned, may be of no less remarkable import than those of

*the last fifty years until the time, perhaps, lighthouses as we know them today, and as they have been known for centuries, may be superseded.*⁴⁷

Cette hypothèse qui date de 1929 n'a pas encore été confirmée.

L'administration

De 1763 à 1805, le Bas-Canada nomma des commissions pour l'exécution de travaux publics particuliers. En 1805, conformément à la tradition britannique, un organisme fut constitué par statut sous le nom de *Quebec Trinity House* et cet organisme avait

*full power and authority, to make, ordain and constitute such and so many Bye laws, Rules and Orders, not repugnant to the maritime laws of Great Britain or to the laws of this Province [. . .] for the more convenient, safe and easy navigation of the River Saint Lawrence, from the fifth rapid, above the city of Montreal, downwards, as well by the laying down, as taking up of Buoys and Anchors, as by the erecting of Lighthouses, Beacons or Land Marks, the clearing of sands or rocks or otherwise howsoever.*¹

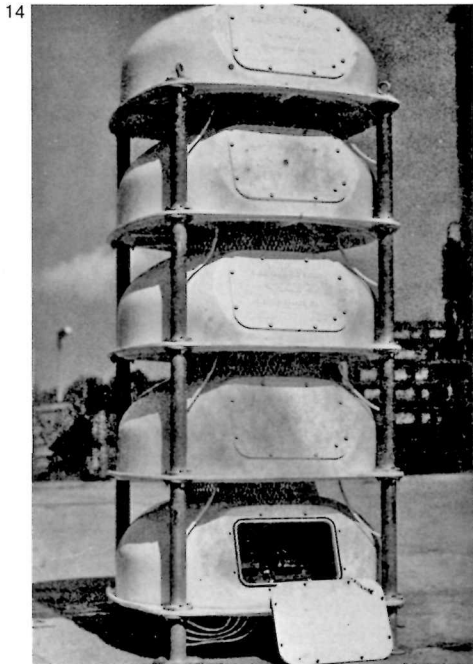
En plus du maître et de son adjoint, deux gardes furent nommés à Québec et trois à Montréal, afin de composer une filiale de l'organisme. La loi prévoyait la nomination de plusieurs autres personnes telles un maître de port à Québec, des percepteurs des droits de port, un surintendant des pilotes à Montréal et un gardien de phare à l'Isle Verte où se trouvait une ferme appartenant à la corporation². Une *Trinity House* fut mise sur pied un peu plus d'un quart de siècle plus tard à Montréal et reçut l'assentiment royal le 25 février 1832³. Ces deux organismes se montrèrent dignes de l'organisme anglais dont ils portaient le nom, coopérant entièrement avec l'Amirauté, les chambres de commerce impériales et les diverses commissions des phares des provinces atlantiques; le ministère de la Marine et des pêcheries, créé à la Confédération, leur succéda.

En 1824, la colonie de la Nouvelle-Ecosse entretenait cinq phares le long de ses côtes, phares entièrement financés par les droits de phares. Les autorités de la Nouvelle-Ecosse auraient à cette époque pensé qu'elles contribuaient plus que leur part par rapport à leurs voisins, comme l'indique l'extrait de la dépêche suivante de la Chambre des députés datée du 14 septembre 1824:

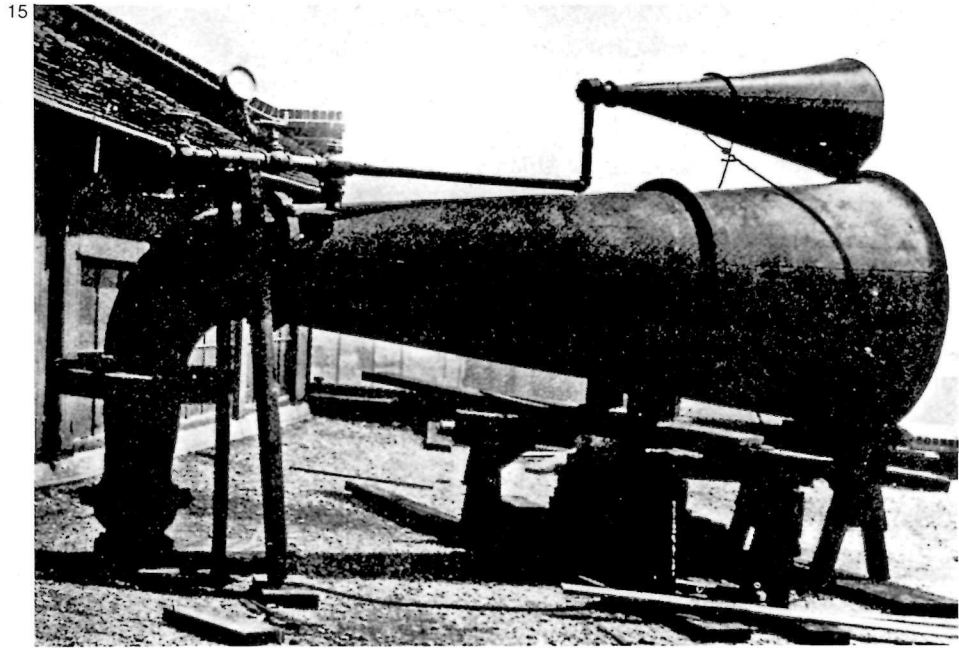
*It may not be improper for me to observe here, that from the geographical position of Nova Scotia, the navigation to and from the Provinces of New Brunswick and Prince Edward Island derive very considerable security from its Light Houses.*⁴

Il fallut attendre plus de vingt ans avant de voir un phare sur les côtes de l'Île-du-Prince-Édouard; on peut, toutefois, se douter de la façon dont les commissaires des phares du Nouveau-Brunswick reçurent l'observation du gouverneur de la Nouvelle-Ecosse.

14 Signal de brume électronique de Stone Chance, le plus perfectionné à l'époque. Fabrication anglaise. (Canada. Ministère des Transports.)



15 Un des premiers diaphones, 1904. (Canada. Documents parlementaires.)



En 1834, il y avait 11 phares en Nouvelle-Ecosse; le littoral sud, faisant face à l'océan Atlantique et s'étendant sur environ 250 milles, en comptait cinq à cette époque. De plus, il y avait le feu du port d'Halifax et celui de l'île Cross, en construction, près de Lunenburg⁵.

En 1832, les commissaires des phares du Nouveau-Brunswick étaient bien satisfaits du balisage de la baie de Fundy, à un point tel qu'ils prétendaient dans leur rapport qu'une augmentation du nombre de phares aurait plutôt tendance à gêner les navigateurs revenant du large⁶. Une étude hydrographique précise de la région qui connaissait souvent d'épais brouillards et des marées hautes, sembla plus appropriée que la construction d'autres phares. En 1832, le Nouveau-Brunswick entretenait cinq phares sur la côte de la baie de Fundy – soit ceux de Gannet Rock, pointe Lepreau, cap de Sable (ne pas confondre avec l'île de Sable), l'île Seal et l'île Partridge. Dans leur rapport de 1840, les commissaires de cette province affirmaient que d'après le témoignage des autorités navales et marchandes américaines les phares du Nouveau-Brunswick étaient les mieux tenus de toute la côte de l'Amérique⁷.

Le capitaine W.F.W. Owen de la *Royal Navy* fut chargé de l'étude hydrographique. Il fut délégué en juillet 1843 pour exécuter le projet à bord du *Columbia*. En 1847, il avait terminé le relevé d'une bonne partie de la baie de Fundy, contribuant ainsi à accroître considérablement l'exactitude et la précision des cartes marines⁸. Une étude semblable avait été menée auparavant dans le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs.

Tout comme les autres colonies, le Nouveau-Brunswick imposa un droit de phares pour l'entretien de ses installations, qu'il fixa à 2.7 pence la tonne pour chaque navire autre que les caboteurs et les chalutiers. Le bilan des phares de 1847 énumère 10 installations entretenues par la province à un coût annuel s'échelonnant entre £99 et £301 (île Partridge)⁹. De plus, le Nouveau-Brunswick contribuait à l'entretien des phares du cap de Sable, de l'île Seal et de l'île Brier appartenant à la colonie voisine de la Nouvelle-Ecosse¹⁰. Les commissaires du Nouveau-Brunswick, tout comme leurs homologues de la Nouvelle-Ecosse, estimaient que leur province avait fait plus que sa part dans l'installation de phares dans la baie de Fundy. Ainsi, la Nouvelle-Ecosse n'avait en rien contribué à l'aménagement des phares de l'île Machias Seal, de Gannet Rock, de Head Harbour, de la pointe Lepreau et de l'île Partridge, lesquels assuraient autant la sécurité des navires de la Nouvelle-Ecosse que ceux du Nouveau-Brunswick¹¹.

L'administration des phares du Nouveau-Brunswick présentait une particularité jusqu'en 1848 en ce sens qu'elle possédait deux conseils de commissaires, l'un à Saint-Jean et l'autre à St.

Andrews. En 1842, à la demande de la Chambre de l'assemblée, le conseil de Saint-Jean devint la seule autorité dans la colonie. Le conseil de St. Andrews résista pendant une saison à cette décision, refusant de siéger à la même table que son associé. Le conseil de Saint-Jean résolut le 27 avril 1842 de continuer selon l'ancienne méthode pendant une autre saison étant donné que chaque groupe bénéficiait d'affectations de fonds, tout en recommandant une seule autorité. En 1848, cette recommandation aurait été adoptée car dans le procès-verbal du conseil exécutif il est question d'un seul conseil de commissaires des phares¹². Il est également évident que la colonie a ainsi épargné de l'argent.

A l'instar des autres colonies, Terre-Neuve possédait un conseil de commissaires chargés des phares qui n'était pas sous l'égide de l'Amirauté. Une loi, adoptée en 1855, investit des pouvoirs des commissaires le nouveau *Board of Works* composé de l'arpenteur général agissant comme président, du procureur de la Couronne, du secrétaire de la colonie, du président du conseil exécutif et de trois députés de la Chambre d'assemblée¹³.

À la fin des années 1830, il était évident que le service des phares du Haut-Canada laissait beaucoup à désirer. Selon le capitaine Sandom, capitaine du *Niagara*, dont les critiques atteignirent le *Colonial Office*:

*The total neglect of the local government with respect to the Lighthouses, that a very important one (on Long Point) has literally been allowed to fall to ruin, the oil being carefully stored in the contractors' rooms; another (also important) upon Pelée Island, is in spite of frequent remonstrances by my officers with the keeper and contractor, kept in utter darkness. I am given to understand the «Inspector of Lighthouses» is a sinecure office, at present held by [. . .] in the City of Toronto.*¹⁴

Nonobstant les propos acerbes de Sandom, l'inspecteur général, au cours de sa visite de 1839, jugea le phare de l'île Pelée ainsi que ceux de l'île False Ducks et de la pointe Nine Mile, dans le lac Ontario, en assez bon état. Il signala toutefois que les réflecteurs de la plupart des feux étaient endommagés par suite de nettoyages peu soigneux.

En dépit des quelques stations en bon état, il était évident en 1840 qu'une supervision plus étroite des gardiens de phares s'imposait et qu'il fallait songer à installer dans les lanternes des appareils destinés à améliorer la circulation d'air. L'achat de fournitures par contrat public ne devint obligatoire qu'en 1837. L'inspecteur général recommanda que les salaires des gardiens ne leur soient versés que sur preuve du bon entretien du phare, preuve donnée par les capitaines de navires ou par les percepteurs locaux des droits¹⁵. Peu de temps après l'Acte d'Union, les phares du Haut-Canada relevèrent du *Board of Works*. Une

échelle de salaire uniforme fut établie pour les gardiens: £65 par année pour les phares terrestres, £85 par année pour les phares dans les îles et un tarif spécial de £100 par année pour le phare de l'île False Ducks¹⁶. La sélection des gardiens de phares devint bien plus rigoureuse en mars 1844; dès lors on accorda la préférence aux marins ayant navigué sur les Grands Lacs¹⁷. Manifestement, le laisser-aller d'avant l'Union était chose du passé, de même que la pratique frauduleuse d'embaucher des adjoints (sous-traitant à qui l'entrepreneur confiait ses fonctions) qui avaient si souvent contribué à l'incurie et à la négligence.

Cependant, le blâme n'était pas toujours à jeter sur un gardien négligent. Souvent, les lampes à huile de baleine fumaient, noircissant ainsi les vitres de la lanterne, ce qui diminuait d'autant la portée du feu. En décembre 1844, J.S. McIntyre signala au *Board of Works* que le problème était attribuable à une mauvaise combustion causée par une aération insuffisante.

Pour le résoudre, il suffirait d'installer un bon évent d'aération dans le toit de la lanterne. Il remarqua aussi qu'un bon nombre des lampes n'étaient pas fixées exactement au foyer des réflecteurs; il corrigea ce défaut en rendant tous les réflecteurs ajustables¹⁸. Il recommanda également la normalisation des lampes et réflecteurs en usage dans les Grands Lacs, ce qui fut fait plus tard. Enfin, on améliora le débit d'huile jusqu'à la mèche, réduisant par le fait même le gaspillage¹⁹. Selon McIntyre, de tous les phares des Grands Lacs d'aval le plus négligé était celui de Port Burwell.

*It is fortunate that this Light is not of much consequence for it is certainly the worst attended to on the Lakes [. . .] The reflectors are of very little use as the lamps are three inches outside of the focus, and there is no way of altering them, without making an entire new stand.*²⁰

Le travail de McIntyre, soit les modifications des appareils et les changements dans le personnel, porta fruit car, en 1845, il pouvait dire que tous les feux du lac Érié avaient été changés pour de meilleurs, de même que ceux de False Ducks, de Main Duck et de la pointe Petre dans le lac Ontario²¹.

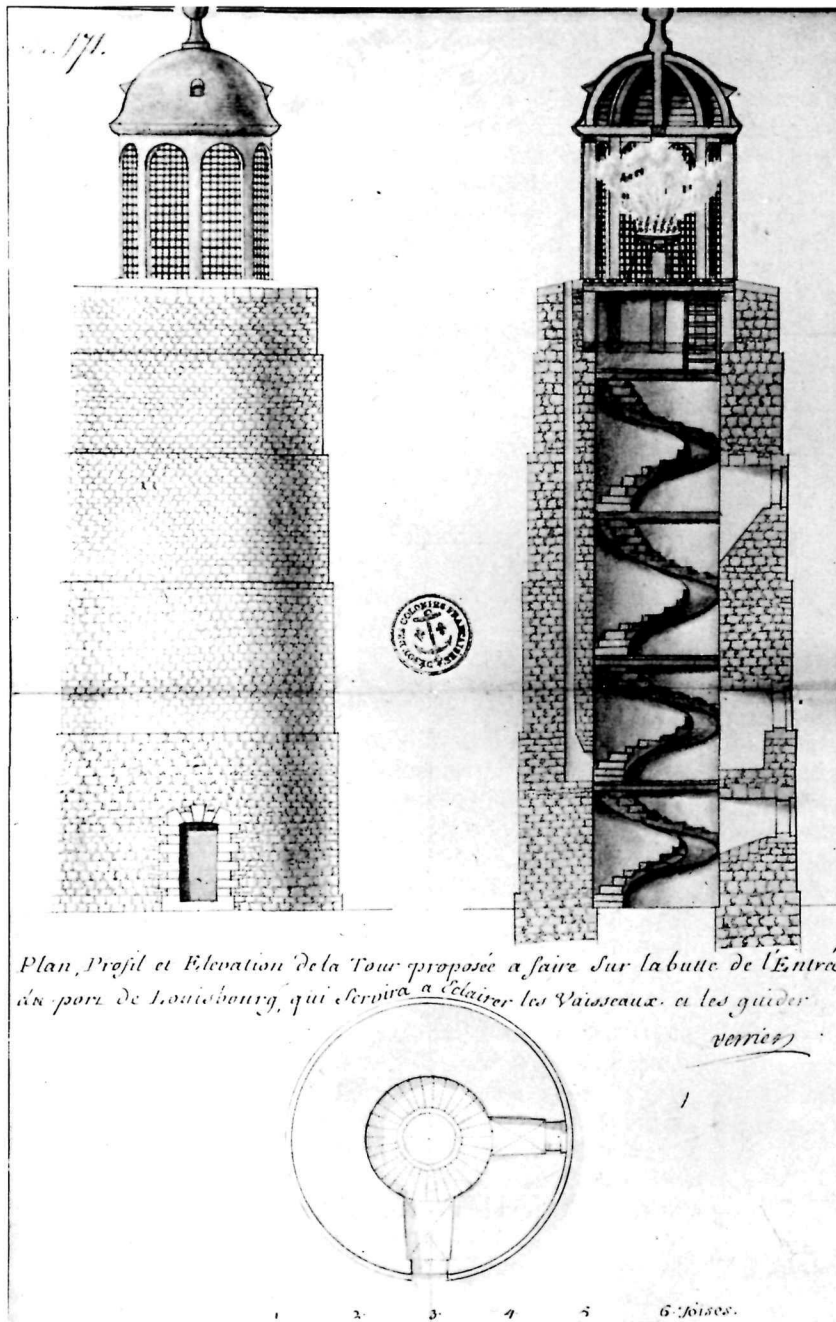
Quelques années à peine après sa création, le ministère de la Marine assumait la responsabilité des aides à la navigation, qui jusqu'alors relevaient des services coloniaux des diverses provinces de l'Amérique du Nord britannique. En 1870, le nouveau parlement fédéral adopta une loi qui faisait passer la gestion de tous les phares et de toutes les bouées entre Québec et le détroit de Belle-Isle de la *Trinity House* de Québec au ministère de la Marine. La *Trinity House* de Montréal céda ses pouvoirs de la même façon le 1^{er} juillet 1873²².

En 1867, le nombre total de phares construits et utilisés dans la vieille province du Canada (Québec et Ontario) était de 131²³.

Du détroit de Belle-Isle à Québec	24
De Québec à Montréal	27
En amont de Montréal	69
En amont de Montréal (service privé)	11

Quoique ce total ait pu paraître impressionnant à cette époque, les rapides progrès de la navigation à vapeur forcèrent le nouveau ministère, peu après sa création, à reconnaître l'urgence de l'accroissement du nombre et de la qualité des phares. Le ministre dans son cinquième rapport annuel (1872) déclarait: *I was under the necessity of asking for moderate sums, and erecting a cheap description of strong wooden-framed buildings, taking care, however, to use nothing but high-class powerful lighting apparatus, [. . .] this Department has succeeded in erecting ninety-three new lighthouses and has established four new lightships, and ten new steam fog alarms on the costs of Canada, besides having under contract forty-three lighthouses, eight steam fog alarms, and two new lightships, all of which has been done within five or six years. The Canadian petroleum oil used for these lights, being a powerful illuminant, and being procured at a very small cost, has enabled this Department to maintain not only brilliant and powerful lights, but to do so at, probably, a cheaper rate than any other country in the world.*²⁴

À l'été 1872, un comité de la *Trinity House* impériale visita le Canada et les États-Unis afin de se rendre compte de la qualité et de l'efficacité de leurs services de phares respectifs. Les visiteurs constatèrent la supériorité des feux du Canada sur ceux des États-Unis quoique ce dernier pays comptait plus de phares solides de maçonnerie et de briques. Le comité signala que le service des phares du Canada, d'un petit budget, se réduisait donc à un service modeste qui répondait bien aux besoins d'un pays nouveau. Au Canada, les gardiens de phares n'étaient pas aussi bien formés que ceux d'Angleterre et n'étaient pas bien rémunérés. En fait, la plupart des gardiens canadiens considéraient leur salaire comme un simple revenu d'appoint. Selon les collègues en visite, *Their buildings appear to be easily and quickly erected at small cost; the mineral oil is a powerful illuminant requiring little care in management in catoptric lights, and is inexpensive; moreover, as our experiments show, a higher ratio of illuminating power is obtained from mineral oil in catoptric lights than in any other ar-*



*rangement. Such a system seems admirably adapted for a young country.*²⁵

Le ministère de la Marine exécutait la construction des phares dont le coût ne dépassait pas \$10 000 – les phares des rochers aux Oiseaux, du cap Norman, de la pointe Férolle et du cap Ray, par exemple, tandis que les projets de plus grande envergure relevaient du ministère des Travaux publics²⁶. Le service canadien des phares à cette époque, soit juste après la Confédération, ne souffrait pas la comparaison avec celui du Royaume-Uni. En Grande-Bretagne, l'équivalent de \$100 000 était la somme habituellement consacrée à la construction d'un simple phare de jalonnement des côtes, fait d'une tour de pierre ou de maçonnerie munie d'un appareil dioptrique. Un phare analogue au Canada, construit de bois et muni d'un appareil catoptrique ne coûtait que \$8000. Le personnel d'un phare en Grande-Bretagne se composait de trois ou quatre gardiens en uniforme ayant reçu une excellente formation; au Canada, il n'y avait souvent qu'un seul gardien par phare, aidé de sa famille. Le poste de gardien de phare ne passant pas pour un poste spécialisé au Canada, la préférence alla donc vers des appareils simples au début. Dans les années 1870 et 1880, le service des phares de Grande-Bretagne utilisait encore l'huile de baleine au coût de 80 à 90 cents le gallon, en monnaie canadienne, tandis que le kérosène utilisé chez nous, qui donnait une meilleure lumière avec des lampes catoptriques, ne coûtait que 19 cents le gallon.

De même, les Etats-Unis se dotèrent d'un service relativement coûteux avec des tours de pierre et plusieurs gardiens par phare. En outre, ils choisirent d'alimenter leurs lampes au saindoux qui coûtait plus cher que le kérosène. Le seul inconvénient du kérosène résidait dans son inflammabilité. Sauf pour une vingtaine d'excellents ouvrages de maçonnerie munis d'appareils à lentilles, le phare canadien était habituellement une construction de bois munie d'un simple appareil à réflecteur²⁷. L'étendue même du littoral et des cours d'eau, particulièrement après l'addition de la côte pacifique suite à l'entrée de la Colombie-Britannique dans la Confédération en 1871, dicta l'adoption de mesures économiques.

En 1876, le ministère de la Marine créa six organismes régionaux chargés des phares, des bouées et des bateaux-phares de leur zone respective. Il s'agissait de la:

Division de l'Île-du-Prince-Edouard

Division de la Nouvelle-Ecosse

Division du Nouveau-Brunswick

Division du Québec (le Saint-Laurent, en aval de Montréal et le golfe)

Division de l'Ontario (en amont de Montréal)
*Division de la Colombie-Britannique.*²⁸

Liée de près aux grands progrès du matériel d'éclairage fut la création, en 1903, du Dépôt fédéral des phares dans une ancienne amidonnerie située à Prescott. Toujours à l'oeuvre aujourd'hui au même endroit, il a fait preuve d'une telle ingéniosité que le Canada réussit littéralement à se passer des fournisseurs d'outre-mer. Il a éprouvé et fabriqué tous les genres de brûleurs, de lampes, de sources lumineuses et de lentilles, sans compter les innombrables essais qu'il leur fit subir afin de trouver ceux qui répondraient le mieux aux besoins du pays.

En 1904, il se produisit deux événements qui augurèrent bien pour l'avenir du service canadien des phares. Le *Lighthouse Board of Canada*, composé du sous-ministre de la Marine, de l'ingénieur en chef du ministère, du commissaire des phares, du président de l'association des pilotes et d'un représentant du commerce maritime, fut créé par statut avec le mandat assez vaste

*to inquire into and report to him [Minister of Marine and Fisheries] from time to time, upon all questions relating to the selection of lighthouse sites, the construction and maintenance of lighthouses, fog alarms and all other matters assigned to the Minister of Marine and Fisheries by Section 2 of Chapter 70 of the Revised Statutes of Canada.*²⁹

En 1911, le *Lighthouse Board of Canada* fut restructuré sur une base régionale: la division de l'Atlantique comprenant la côte est, le détroit d'Hudson et les eaux intérieures jusqu'à la limite de la navigation au long cours; la division des eaux intérieures de l'Est, englobant la région entre Montréal et Port-Arthur à la tête des Grands Lacs; la division du Pacifique comprenant toutes les voies navigables intérieures à l'ouest de Port-Arthur (maintenant Thunder Bay) et la côte pacifique³⁰. Le *Lighthouse Board of Canada* exista jusqu'à la création, en 1936, du ministère des Transports et en fait, il n'a jamais été dissout officiellement.

En 1908, le ministère de la Marine établit une classification complexe et détaillée des phares et des aides à la navigation comprenant non moins de dix-neuf catégories: ceux des six premières catégories étaient munis de signaux de brume et ceux de la première catégorie comprenaient un service de sauvetage. Les catégories 7 à 11 englobaient les phares sans signaux de brume et les 8 autres catégories regroupaient les stations secondaires où un gardien n'est pas toujours en poste. Les deux dernières catégories (18 et 19) ne visaient que des feux de quai et des feux entretenus par contrat³¹. Dans les feux de la première catégorie (signaux de brume et service de sauvetage), il y avait

ceux du passage Pelée (extrémité ouest du lac Erié), des rochers aux Oiseaux (dans le golfe Saint-Laurent, au nord-est des îles de la Madeleine), de Belle-Isle (extrémités nord-est et sud-ouest) et du cap Race³². La deuxième catégorie (feux principaux de jalonnement des côtes avec signaux de brume) comprenait 14 phares tels que ceux bien connus de la pointe Amour (côte du Labrador, extrémité ouest, détroit de Belle-Isle), de l'île Scatarie (pointe est de l'île du Cap-Breton), de l'île Machias Seal et de Gannet Rock, situés dans la baie de Fundy³³.

Au début de la guerre, en 1914, le nombre total de feux, surtout des phares, le long de la côte canadienne et dans les voies navigables intérieures (particulièrement dans les Grands Lacs) atteignait 1461 dont 105 avec des signaux de brume³⁴.

Au printemps 1917, le ministère devant la prolifération des feux le long de nos côtes, décida de désaffecter un certain nombre de feux secondaires et d'améliorer les autres au moyen de meilleures sources lumineuses et de meilleurs appareils optiques. Conformément à la recommandation de 1911 du *Lighthouse Board of Canada*, les territoires des organismes furent modifiés de manière à se mieux conformer aux régions géographiques. Par exemple, les phares de Belle-Isle, de Shipagan (au nord-est du Nouveau-Brunswick) et des rochers aux Oiseaux passèrent à l'organisme de Charlottetown alors que ceux du cap Race et de l'île de Sable devinrent la responsabilité de Halifax³⁵. Il faut signaler que les principaux phares de la côte terre-neuvienne relevaient du gouvernement canadien et auparavant, du gouvernement britannique. La majorité des phares de Terre-Neuve relevaient comme de raison du *Board of Works* de cette colonie.

En novembre 1936, un nouveau ministère fédéral remplaça le ministère de la Marine, qui datait de la Confédération et celui des chemins de fer et des canaux créé en 1879, cumulant ainsi les fonctions des deux. Le nouveau ministère des Transports assumait la charge de toutes les aides à la navigation maritime y compris les fonctions de l'ancien commissaire des feux, de l'ingénieur en chef et du superviseur des conseils des ports qui jusqu'alors relevaient du ministère de la Marine. Le mandat de la direction des aides à la navigation fut défini assez généralement de la façon suivante:

This branch has charge of the construction, repairs, and maintenance of all lighthouses, fog alarms, and other aids to navigation such as lightships, buoys and beacons, and the Sable Island Humane Establishment; the surveying, for registration, and recording of all lands acquired for lighthouse sites; the [. . .] publications of «List of Lights», three volumes; the issuing of Notices to

*Mariners; [. . .] and the administration of all agency shops and the Dominion Lighthouse Depot at Prescott.*³⁶

Des organismes régionaux, semblables à plusieurs égards à ceux de l'ancien ministère de la Marine, s'établirent à Halifax, Charlottetown, Saint-Jean, Québec, Montréal, Prescott, Parry Sound, Victoria et Prince-Rupert avec des filiales à Port-Arthur, Kenora et Amherstburg, tous possédant leur propre dépôt³⁷. Dans son premier rapport annuel, le ministre déclara que le service canadien des phares s'étendait sur plus de 52 800 milles de côtes et de cours d'eau.

Avec la venue de la dixième province du Canada en 1949, la gestion de tous les phares de la côte de Terre-Neuve passa au ministère des Transports; on se souviendra que jusqu'à cette époque, seuls ses phares de grand atterrissage et ses phares principaux de jalonnement des côtes relevaient du gouvernement canadien. On s'attacha d'abord à la modernisation des installations terre-neuviennes afin de les mettre sur un pied d'égalité avec les autres du pays. A cette fin, les ingénieurs et techniciens du ministère firent immédiatement un relevé détaillé de tous les phares et signaux de brume de Terre-Neuve. Saint-Jean devint l'emplacement d'un nouvel organisme régional avec les mêmes attributions que les autres.

Les phares du littoral de l'Atlantique

Jusqu'à une époque avancée du XVIII^e siècle, les navigateurs ne se réjouissaient guère à l'idée d'approcher la côte de l'Amérique du Nord. Le premier phare allumé sur le continent, le 14 septembre 1716, fut celui de Little Brewster Island dans le port de Boston¹. Cela ne signifie pas qu'il n'y a jamais eu, avant cette date, de feux de balisage allumés sur les promontoires à l'embouchure des rivières ou à l'entrée des ports. On présume que les vaisseaux à voiles naviguant près de la côte jetaient l'ancre pour la nuit.

Le phare de Louisbourg

Selon une note assez obscure sur la carte de Placentia dressée en 1828 sous les auspices du lieutenant-gouverneur de l'endroit, cet ancien établissement de la côte terre-neuvienne aurait l'honneur d'être le site du premier phare canadien. «The old castle where ye lighthouse is erected [. . .] 1727.» Jusqu'à ce jour, nous n'avons hélas pas trouvé d'autres preuves à l'appui de cette affirmation. Les documents sur les phares, y compris l'oeuvre de D. Alan Stevenson et le récent livre de T.E. Appleton intitulé *Usque ad Mare*, affirment tous que la forteresse française de Louisbourg fut le site du premier phare à éclairer notre littoral et le deuxième sur le continent.

Le phare, dont le projet remonte à novembre 1727, devait faire partie d'un ensemble comprenant un hôpital et des boutiques dans une île à l'entrée du port. Le plan original prévoyait l'utilisation d'un feu de charbon comme source de lumière. Le mois suivant, soit en décembre, on demanda de fournir des prévisions des coûts, car l'ingénieur chargé du projet, A.M. Verrier, rejeta la suggestion, sans doute pour des raisons d'ordre économique, d'installer un feu de charbon dans la tour de l'horloge sous prétexte que la tour n'était pas assez solide. Sans doute l'ingénieur y voyait-il aussi quelque danger d'incendie².

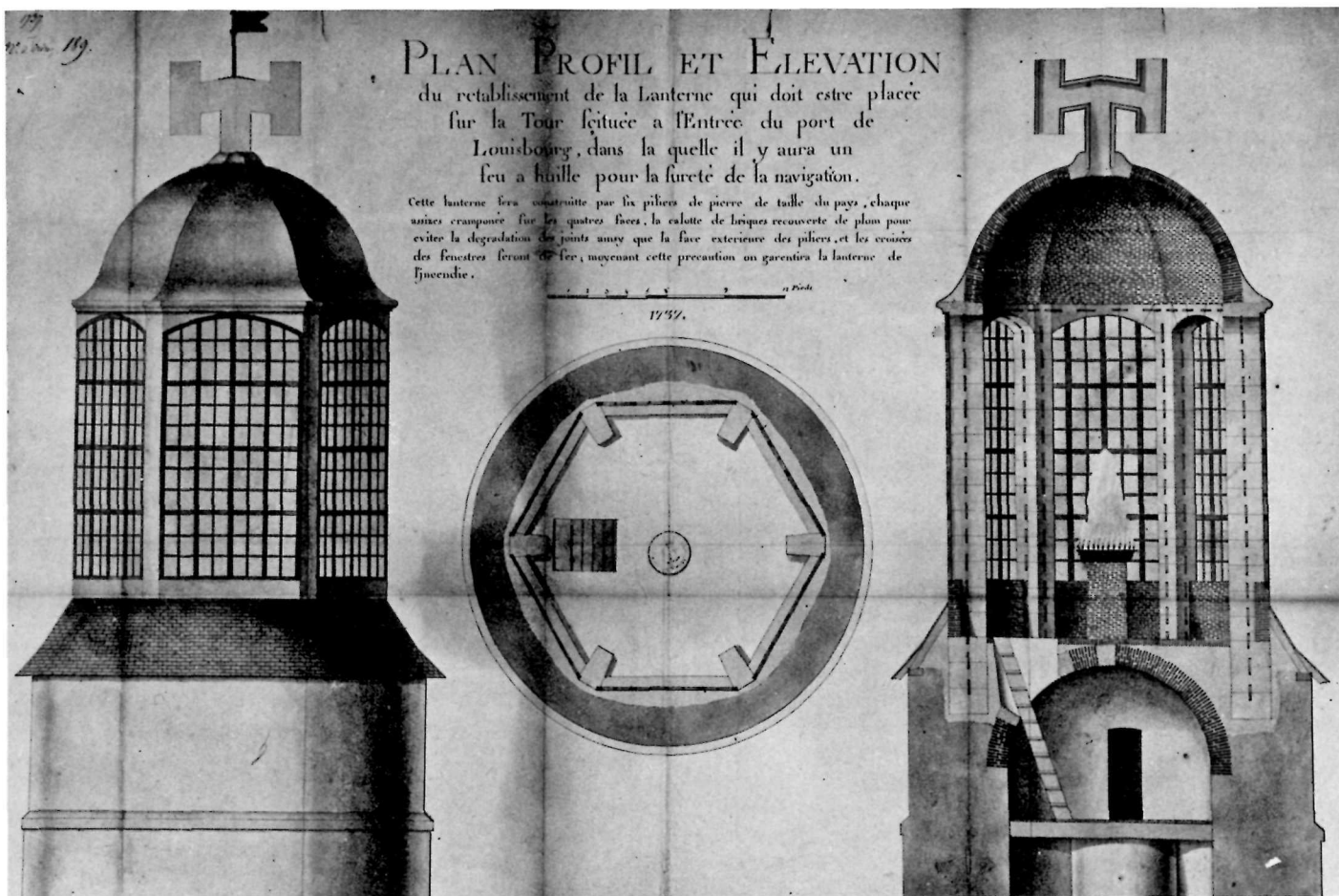
La décision de construire un phare sur le promontoire rocheux à l'entrée du port fut prise au printemps 1729. Pour financer le projet, on imposa à l'été 1732, un droit de phare de cinq sols la tonne aux long-courriers et six livres aux caboteurs³. Haute de quelque 70 pieds, l'imposante tour ronde de moellons grossiers fut commencée le 22 août 1731 et achevée deux ans après, mais le retard de la livraison des vitres de la lanterne commandées en France (400 carreaux de 10 pouces sur 8) remit le premier allumage du phare au 1^{er} avril 1734. Un sergent à la retraite fut nommé gardien du phare qu'on équipa d'une simple lampe à huile de baleine composée d'un anneau de mèches retenues dans un anneau de cuivre monté sur des flotteurs de liège et qui,

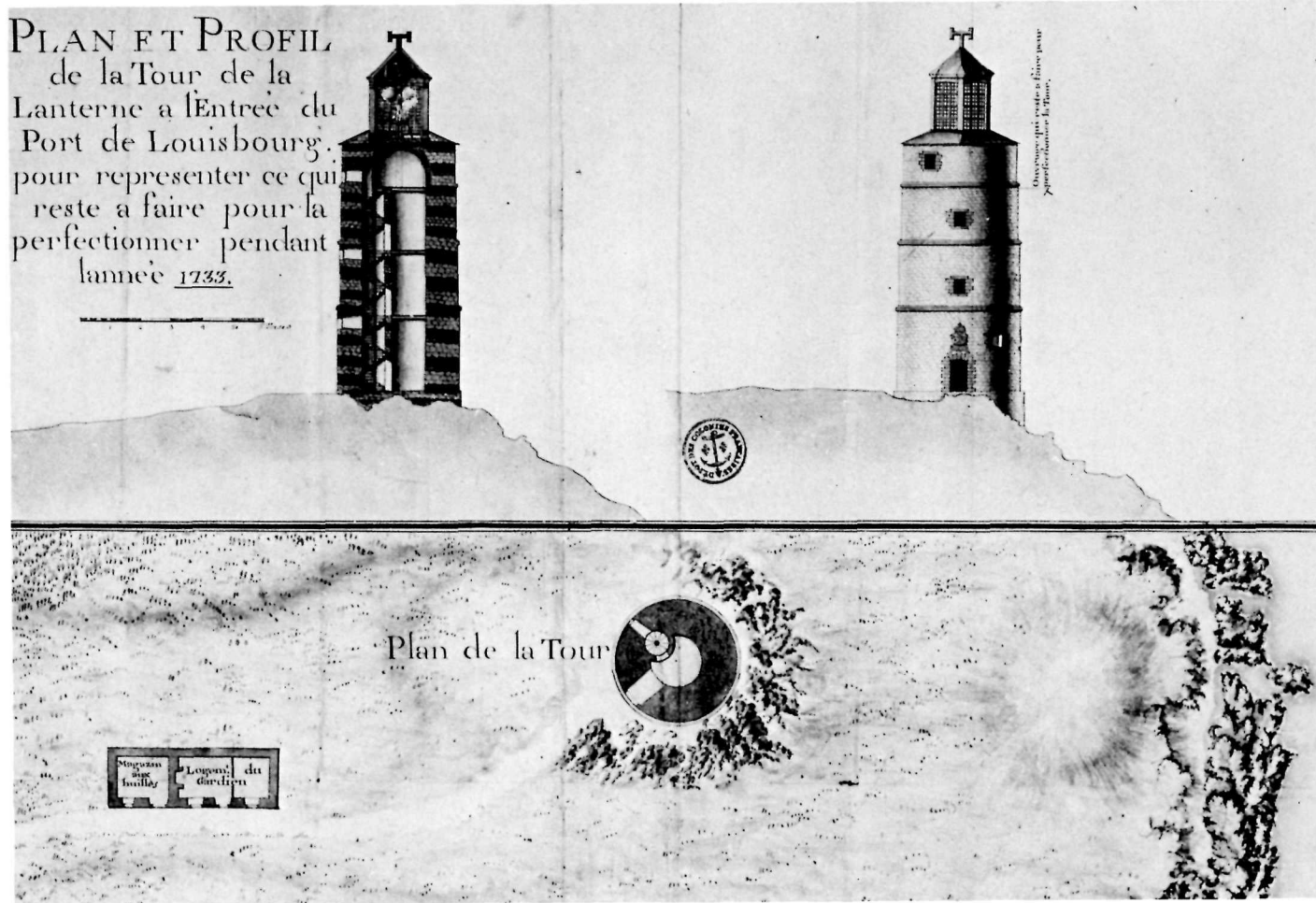
au début fonctionna sans réflecteurs. Le feu du phare aurait eu une portée de six lieues (environ 18 milles) par temps clair⁴.

A cause d'une erreur de conception dans la lanterne dont certains éléments étaient inflammables, le premier phare fut rasé par un incendie dans la nuit du 11 au 12 septembre 1736. L'incendie dégagea une telle chaleur qu'il fit fondre le réservoir de fer forgé. Après cet accident, l'ingénieur chargé de la construction du phare, A.M. Verrier, opta pour un plus grand réservoir, ayant un bon 3 pieds 1/2 de diamètre sur 6 pouces de profondeur, de manière à mieux espacer les lampes afin de pouvoir réduire l'intensité de la chaleur dans la lanterne⁵. A titre de mesure de protection contre l'incendie, on élimina également les matériaux inflammables dans l'appareil lumineux et on installa le réservoir d'huile de morue dans une chemise ou bain d'eau. Enfin, comme le montre la figure 17, la lanterne même ne donnerait pas prise aux flammes avec ses six piliers en pierre, et sa calotte de brique recouverte de plomb. Sur chaque face de la lanterne, il y avait un petit orifice d'aération⁶. L'appareillage des lampes ne comportait ni liège, ni soudure. On exécuta les piliers en pierre de taille du pays en prenant soin de cramponner chaque assise à la suivante avec des tiges de fer renforcé. En octobre 1737, les travaux de construction du nouveau phare de Louisbourg allaient bon train: la maçonnerie était terminée, mais les travaux de forge accusaient un retard faute d'artisans compétents dans la colonie. Le nouveau phare fut achevé en juillet 1738⁷. La tour mesurait 45 pieds et 6 pouces de hauteur; à cela s'ajoutaient les 23 pieds de la lanterne. En 1751, la lanterne se voyait dotée de réflecteurs qui, en focalisant la lumière produite par la lampe de 32 mèches, l'intensifierait⁸. Toute l'installation devait subir une inspection mensuelle.

Les comptes de l'année 1739 révèlent un revenu net de 2882 livres et 11 deniers provenant des droits de phare et destinés à l'entretien du phare de Louisbourg. Cette même année le phare avait coûté 2349 livres, 1 sol et 10 deniers, mais l'année précédente il y avait eu un surplus de 2446 livres, 7 sols et 9 deniers⁹. Cette année-là, le droit de phare avait été de 5 sols la tonne pour les vaisseaux de haute mer, de 6 livres par année pour les schooners et les caboteurs et de 3 livres par année pour les embarcations plus petites¹⁰.

Le premier phare canadien ne devait pas survivre au deuxième siècle britannique. Le 9 juin 1758, entre 21 h et 22 h, les batteries et les vaisseaux anglais ouvrirent un feu nourri qui se poursuivit toute la nuit¹¹. Le phare subit des dommages et après la chute de la forteresse, les vainqueurs l'abandonnèrent à l'oeuvre du temps, le jugeant sans doute irréparable. Il ne fut remplacé qu'en 1842.





Ile Sambro

Le phare de l'île Sambro, construit en 1758 grâce à une taxe sur les spiritueux et à une loterie, est le plus vieux phare encore debout sur les côtes du Canada. Ce phare se trouve sur un îlot de granite dominant les approches extérieures du port de Halifax; il fut un temps où la petite île était fortifiée, et encore aujourd'hui, on peut voir plusieurs canons abandonnés sur une proéminence rocheuse.

En 1758, le conseil législatif de la Nouvelle-Ecosse décidait d'imposer une taxe sur les spiritueux pour recueillir les fonds nécessaires à sa construction. Il s'agit sans doute de l'unique phare au Canada financé, en partie du moins, par une loterie; 1000 billets de £3 chacun furent vendus et les prix s'élevaient jusqu'à £500¹². Dans une dépêche adressée par le gouverneur au ministère des Colonies le 20 avril 1759, on lit:

*This I am to observe to your Lordships, will put the public to no expense, the charge attending it to be paid out of the savings of the duties on past imported and retailed spirituous liquors [E1] Out of the same fund, we are now finishing the inside of the Church.*¹³

Le phare de Sambro, mesurant originellement 62 pieds de hauteur et solidement construit en pierre sur un promontoire de 72 pieds au-dessus de la mer, fut achevé en 1760¹⁴.

Au début, les capitaines des navires se montrèrent très satisfaits de la nouvelle installation, mais en 1769, ils se plaignaient à l'Assemblée législative que l'argent du phare faisait tort au commerce de la colonie et qu'une partie des fonds était détournée¹⁵. Un peu plus tard, la correspondance officielle fait état de plaintes au sujet de la qualité du feu. La perte du sloop *Granby* au large de Halifax le 12 mai 1771, porta la question à son point culminant.

*Having received a letter from Captain Gambier, Commander in Chief of his Majesty's ships in North America, dated the 12th of last month, at Boston, giving an account of the loss of the Granby sloop off Halifax owing as is believed, to the want of a light being kept in the Lighthouse at that place; that the Captains of his Majesty's ships are frequently obliged to fire at the lighthouse to make them shew a light; and that the masters of merchant ships complain heavily at being forced to contribute to the support of a thing from which they receive no benefit; and which is moreover a great annual expense to Government.*¹⁶

Au sujet des fonds d'exploitation du phare, le gouverneur précisait, dans une dépêche du 28 septembre 1771, que le droit de phare de six *pence* par tonne perçu sur tous les navires entrant dans le port de Halifax rapportait en moyenne £184 par année, que les frais annuels d'exploitation s'élevaient à £142 livres,

et que la différence était remise à l'entrepreneur en vertu d'un accord selon lequel la personne chargée du phare acceptait d'assumer toutes les dépenses en retour de tous les droits perçus sur les navires à cet effet¹⁷. Cette entente existait depuis les deux années précédentes et se fondait sur la recommandation de l'Assemblée législative datée du 6 novembre 1769. Le gouverneur soutint que les accusations de mauvaise gestion des fonds étaient sans fondement.

Les plaintes au sujet de l'efficacité du feu s'expliquaient par la suie que déposait sur les vitres de la lanterne la fumée produite par la lampe à huile de baleine. Il fallut attendre l'avènement du brûleur d'Argand en 1782 pour se libérer de ce défaut de toutes les lampes à huile dû à une mauvaise combustion. C'est à un nommé Henry Newton qu'on attribue le mérite d'avoir corrigé ce défaut.

*one of His Majesty's Council, and collector of the customs here. He has constructed fountain lamps, that give a strong and clear light, without snuffing, or any supply of oil, during the longest winter night, with flues that carry off the smoke, which heretofore darkened the glasses, and almost obscured the light at times.*¹⁸

Le problème, essentiellement causé par une ventilation insuffisante de la lanterne a sans doute été grandement atténué par la modification de Newton. Mais les plaintes au sujet de l'entretien du phare persistèrent. En 1774 finalement, l'Assemblée législative imposa le droit de phare à tous les navires qui passaient de l'ouest en direction de Canso et d'autres endroits à l'est du port d'Halifax, qu'ils fissent escale ou pas à Halifax¹⁹.

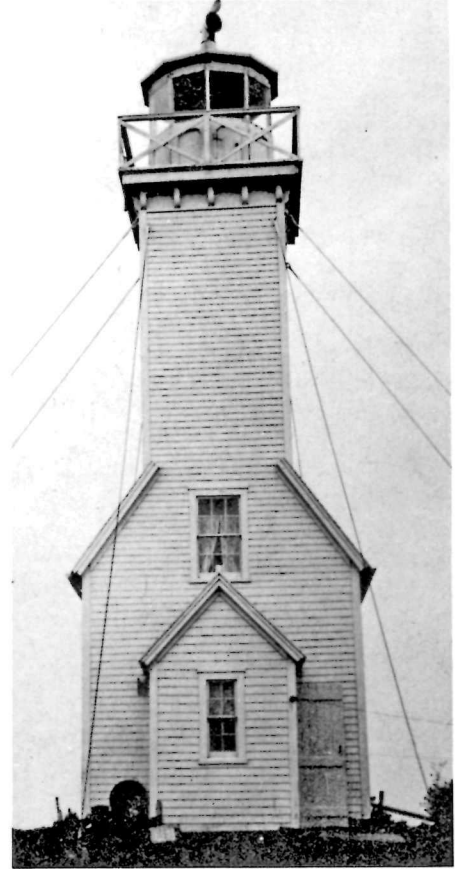
Nous ignorons la date à laquelle le phare de Sambro fut porté à sa hauteur actuelle de 80 pieds. En 1969, la lanterne originelle de fer forgé céda la place à une lanterne d'aluminium et le complexe appareil dioptrique, composé de lentilles et de prismes français d'excellente qualité et d'un simple phare rotatif d'aéropport, reçut une lentille à échelons et une lampe incandescente de 500 W. L'installation actuelle de l'île Sambro comprend un radiophare de 40 W, un diaphone et trois bâtiments propres et bien entretenus, équipés chacun d'une citerne et d'un épurateur d'eau. Il faut remplacer à intervalles réguliers les bardeaux des côtés inclinés du phare. La plate-forme de béton sur laquelle repose la lanterne a été installée dernièrement.

Le plus gros navire à faire naufrage au large de Sambro fut sans doute le *Bohemian* de la Compagnie Leyland jaugeant 8855 tonneaux, qui, parti de Boston pour Liverpool, vint s'échouer sur le Broad Breaker, un mille à l'est du phare, peu avant trois heures du matin le 1^{er} mars 1920. Heureusement, la catastrophe ne fit que six morts. L'accident, nullement imputable au phare ou à son gardien, aurait pu être évité si les précautions

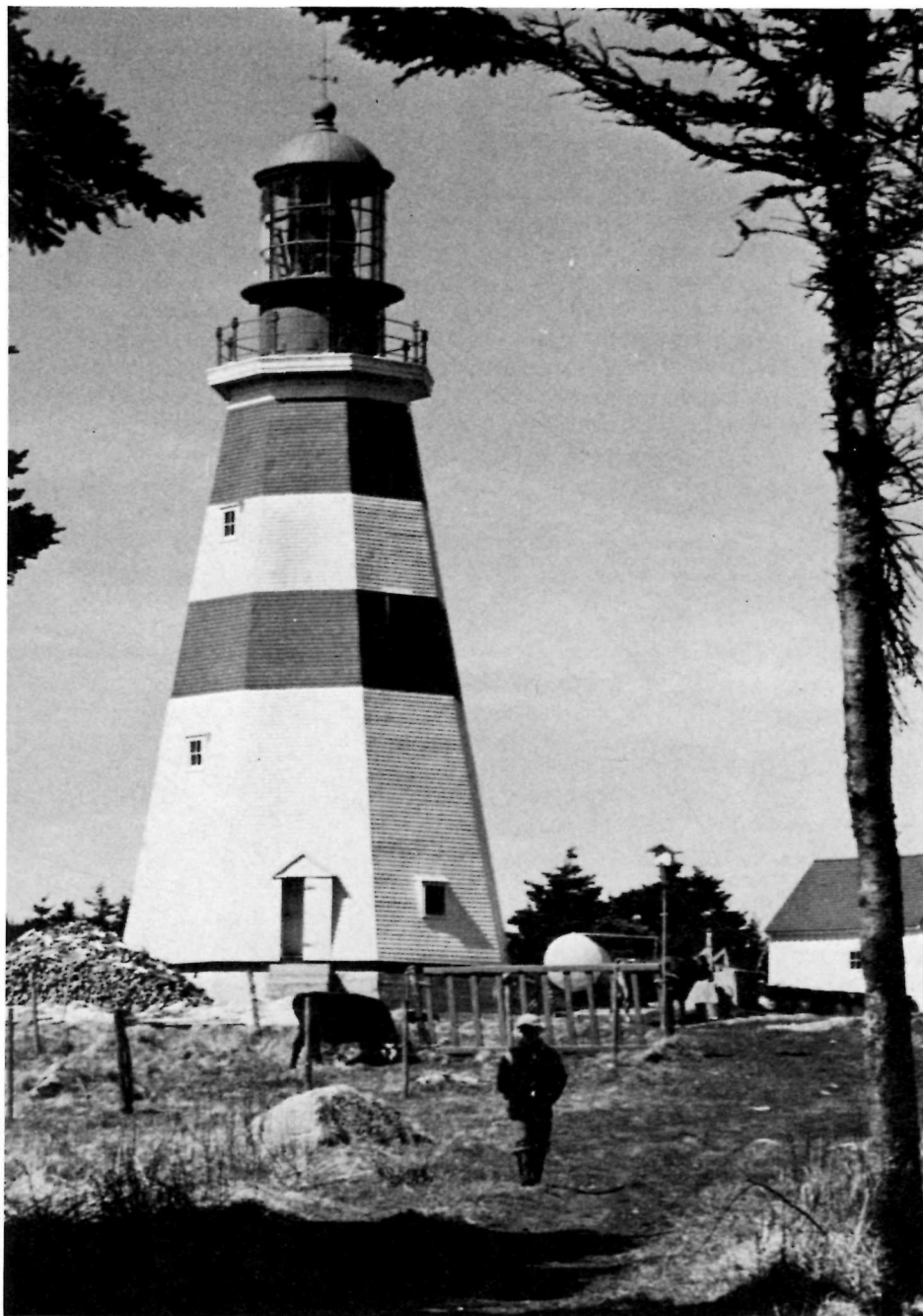
19 Le phare de l'île de Sambro, le plus vieux au Canada. (Photo prise par l'auteur.)



20 Phare d'East Ironbound, côte sud de la Nouvelle-Ecosse. (Canada. Ministère des Transports.)



21 Phare de l'île Seal, au large de l'extrémité sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse. (Canada. Ministère des Transports.)



nécessaires avaient été prises sur la passerelle du navire. Le capitaine, qui avait douté de la précision d'un relèvement radio sur Chebucto Head, avait négligé d'effectuer les sondages nécessaires²⁰.

Ile McNutt

Le troisième phare construit sur la côte extérieure de la Nouvelle-Ecosse, un des nombreux phares remplacés depuis, se trouvait dans l'île McNutt près de Shelburne; sa construction remonte à 1788. Le gouverneur, dans une dépêche du 18 juillet 1792 écrivait que l'on avait fait une dépense importante pour construire un excellent phare à cet endroit, mais qu'un malentendu avait retardé son entrée en service, jusqu'en septembre 1791. Le gouverneur affirmait fièrement que le phare de l'île McNutt était le meilleur de tout le continent, que le capitaine George du *Hussar* l'avait comparé aux phares de la Manche, et que son feu avait été aperçu en mer à sept bonnes lieues (c.-à-d. environ 25 miles)²¹.

Ile Seal

Le phare de l'île Seal, construit en 1830 sur un îlot couvert de conifères rabougris à environ 18 milles au sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse, constitue un important phare de grand atterrissage pour les navires faisant route sur la baie de Fundy.

Au début, deux couples mariés, M. et Mme Edward Crowell et M. et Mme Richard Hickens, s'établirent dans l'île pour porter secours aux marins en détresse. Le nombre des naufrages à cet endroit était tel que les Crowell et les Hickens en appelèrent au gouverneur, Sir James Kemp, pour qu'il fit construire un phare. Sa description précise qu'on le construisit de gros madriers retenus par des chevilles de bois dur. Aujourd'hui ce phare octogone à massive charpente de bois et à lanterne circulaire de fer forgé encore en bon état, a gardé, sauf pour les bardeaux extérieurs, son aspect original. Quatre volées droites d'escalier relient les trois paliers et le rez-de-chaussée. MM. Crowell et Hickens en furent les premiers gardiens pour un salaire de £30 par an²².

Le puissant feu à lentilles de 2^e classe, électrifié en 1959, possède toujours le jeu complexe de lentilles et de prismes que l'électricité a rendu vétuste. Sans aucun doute que le phare de l'île Seal est témoin de toute l'évolution des feux de navigation, depuis les lampes à huile de phoque, à huile minérale et à vapeur de pétrole jusqu'à l'électricité.

Le phare de l'île Seal est sans conteste à considérer comme un des meilleurs exemples des constructions de bois de l'époque coloniale. Sa visite en vaut la peine. Nous recommandons

l'hélicoptère à ceux qui n'ont pas le pied marin car ils seraient dans un bien triste état après une heure et demie à bord d'un canot de sauvetage à moteur diesel que la mer risque de ballotter sans pitié.

Baie de Fundy

La baie de Fundy, souvent enveloppée de brume comme le révèle un coup d'oeil à la carte, était sous la responsabilité des colonies voisines de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et de leurs commissaires des phares respectifs. Sans doute que le phare de l'île Partridge dans le port de Saint-Jean, construit en 1791 sur l'emplacement d'un ancien fort, fut le premier phare de la région.

Ce phare, fort probablement le plus ancien du Nouveau-Brunswick disparut à une date que nous n'avons pas réussi à déterminer au moment de cette rédaction. Le phare de béton qui s'élève là aujourd'hui remonterait à 1961 à peu près. La construction de phares sur la côte de la baie de Fundy (effectuée sous la direction des commissaires des phares du Nouveau-Brunswick) se poursuivit avec celui de l'île Campobello en 1829, de Gannet Rock et de la pointe Lepreau en 1831, de l'île Machias Seal en 1832 et de Quaco, plus au nord dans la baie, en 1835; aujourd'hui, seul celui de Gannet Rock a gardé son aspect initial.

Gannet Rock

Érigé sur un îlot rocheux situé à 7 ou 8 milles au sud de l'île de Grand Manan, le feu de Gannet Rock était monté sur une solide tour octogonale de gros madriers dans le style de ceux du phare de l'île Seal. La tour de six étages, revêtue de bardeaux, s'élevait d'une fondation de pierre, plus tard enduite de béton. L'intérieur de la tour était revêtu de planches assorties. Une maison de deux étages en béton remplace la maison de brique originellement attenante au phare.

On pourrait presque dire de ce phare, d'une hauteur de 91 pieds, qu'il s'agit d'un phare en mer car, bien souvent, sans doute, l'îlot doit disparaître sous les hautes eaux. Le 18 février 1842, un coup de vent d'une force inégalée à cet endroit s'abattit sur le phare et en ébranla les fondations au point qu'en 1845, il fut nécessaire de construire un mur de soutènement en granite. Le lieu exposé aux éléments commandait des dispositions spéciales de sauvegarde de la vie.

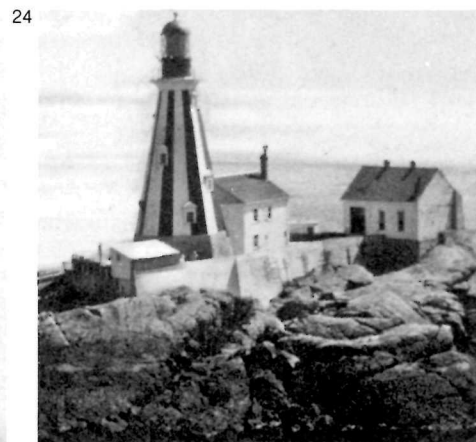
*The keepers have a retreat from the upper part of their residence over the wall into the lighthouse in case of emergency and consider themselves as secure as they can be in such an exposed situation.*²³

22 Phare de Yarmouth ou du cap Fourchu, version moderne d'un phare en béton armé. (Canada. Ministère des Transports.)

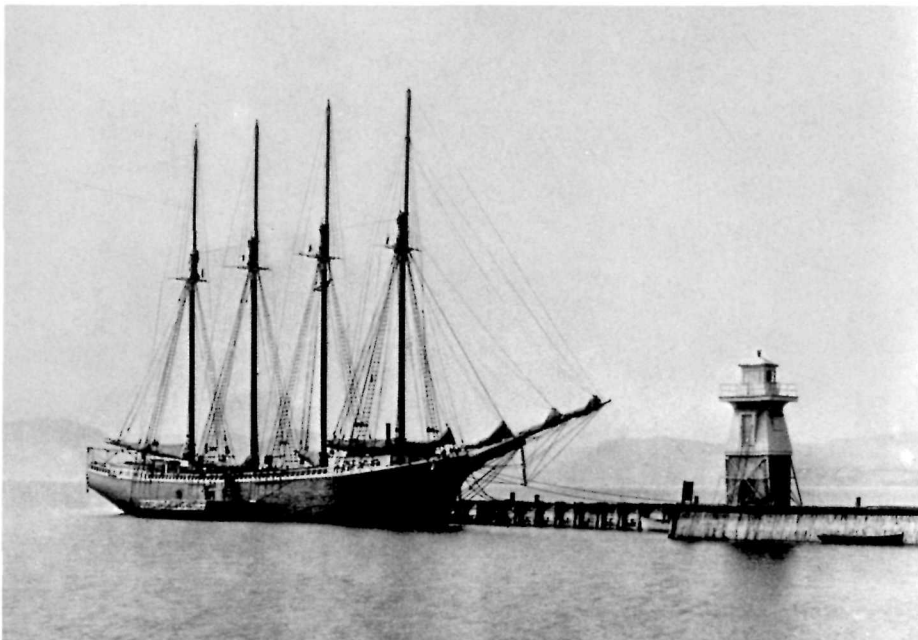


23 Phare d'entrée de port classique, Dalhousie (N.-B.). (Archives publiques Canada)

24 Phare de Gannet Rock, baie de Fundy. (Canada. Ministère des Transports.)



23



Jusqu'à tout récemment, les gardiens vivaient dans ce lieu dangereux avec leur famille; aujourd'hui toutefois, seuls deux gardiens s'y relaient tous les mois. L'installation d'un feu dioptrique de 2^e classe indique qu'on juge le phare de Gannet Rock égal en importance à celui de l'île Seal.

On entreprit sa démolition en 1967, mais après avoir enlevé la lanterne qui fuyait et la plate-forme de service, on se rendit compte que la tour était en bon état. On décida alors de remplacer le feu et les appareils optiques par un simple feu à éclats, comme celui de l'île Sambro, sans la protection d'une lanterne toutefois.

Ile Machias Seal

Le phare de l'île Machias Seal, situé dans la même région, remonte à 1832. Il a été remplacé, probablement en 1915, par une tour de béton armé. Le premier phare de bois, ressemblait à celui de Gannet Rock. Il mesurait 36 pieds de hauteur et son feu, projeté à 48 pieds au-dessus des hautes eaux, aurait eu une portée de 15 milles²⁴. L'appareil catoptrique à réflecteurs installé à l'île Machias Seal, encombrant et moins que satisfaisant, est sans doute une installation typique des années 1850. D'un diamètre de 7 pieds, l'appareil se composait de 8 réflecteurs paraboliques de 23 pouces disposés dans un cercle de 16 pieds, chacun étant éclairé par une lampe d'Argand. Des conduits reliaient les lampes à un réservoir d'huile commun chauffé l'hiver par une lampe d'Argand brûlant en dessous. Non seulement le gardien éprouvait-il de la difficulté à travailler dans cet espace restreint, mais aussi les lampes se trouvaient si près du verre qu'il était constamment recouvert de buée. L'auteur du rapport susmentionné, le capitaine W.F.W. Owen, R.N., recommanda l'installation d'une seule lampe d'Argand assez puissante avec cheminée et plusieurs mèches concentriques qui, selon lui, serait beaucoup plus efficace²⁵.

Ile Brier

En 1807, l'Assemblée législative vota des crédits de £500, auxquels le Nouveau-Brunswick ajouta £100, en vue de l'érection d'un phare à l'île Brier, à l'extrémité d'une péninsule étroite connue sous le nom de péninsule Digby et entourant la baie Sainte-Marie. Ce feu fut inauguré en 1809, et, avec les phares plus récents de Gannet Rock et de l'île Machias Seal, monta la garde à l'entrée de la baie de Fundy, souvent couverte de brume. Le phare originel de l'île Brier a été remplacé en 1944 par une tour de béton armé.

Ile Saint-Paul

Le littoral de l'île du Cap-Breton, accidenté et souvent enveloppé de brume, particulièrement du côté est, c'est-à-dire du côté de la mer, causa la perte de nombreux navires à l'époque de la voile. Courants irréguliers, brouillard et coups de vent accompagnés de neige et de pluie faisaient le cauchemar des marins. C'est aux îles Saint-Paul et Scatarie, la première située très au large du cap Nord dans le détroit de Cabot et la deuxième au large de l'extrémité est de l'île du Cap-Breton, qu'il importait avant tout de construire des phares.

En 1833, un commissaire des phares de la Nouvelle-Ecosse, J.H. Tidmarsh, exposait avec véhémence les dangers de la côte du Cap-Breton.

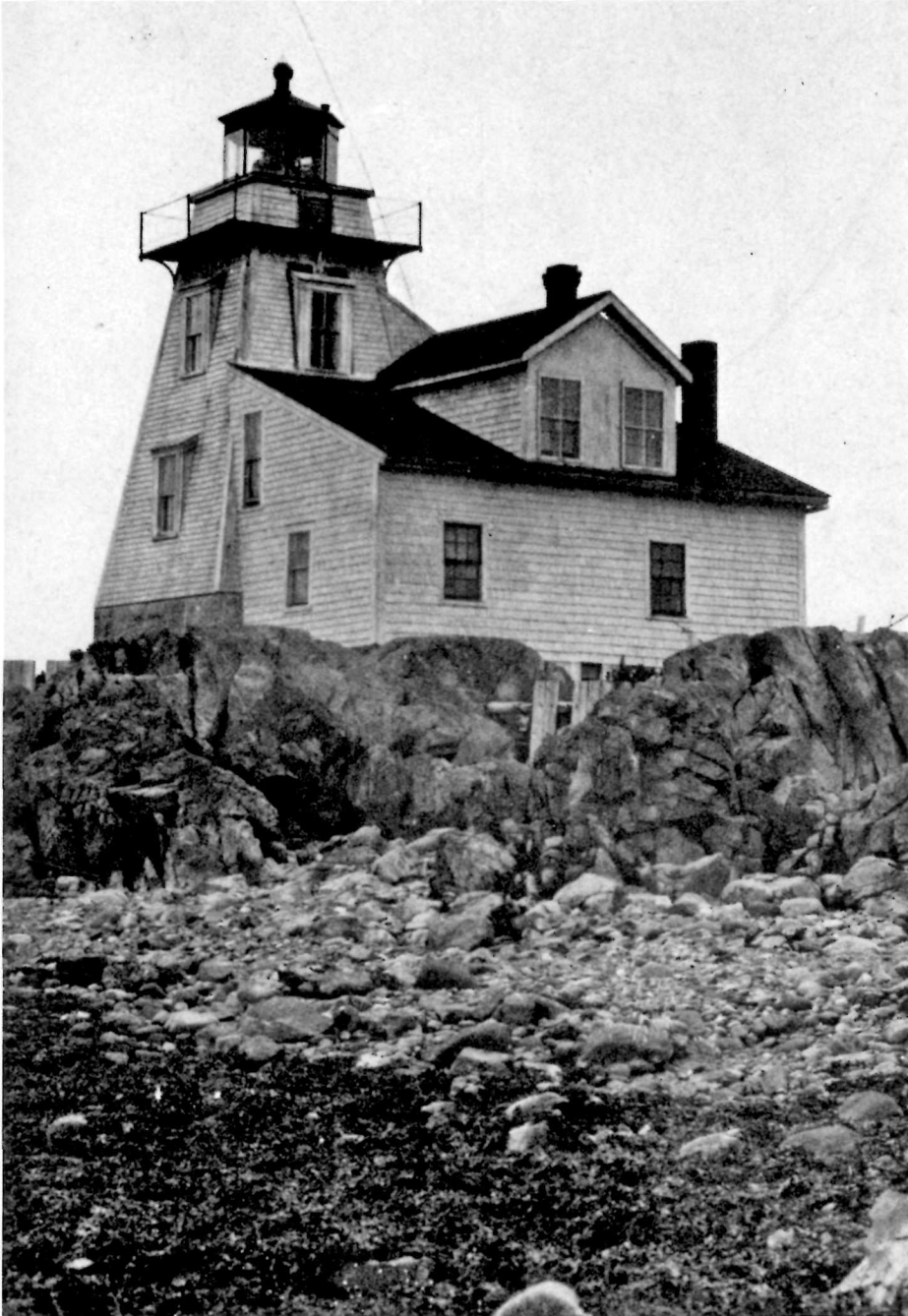
As our route from Main a Dieu to Louisbourg on our return lay chiefly on the seashore taking nearly the course of the beaches, it gave us a melancholy view of the numerous wrecks with which the shore is strewed, the whole coast is covered with peices of the wreck of ships and in some coves there is an accumulation of shipwreck nearly sufficient to rebuild smaller ones.

*The number of graves bore strong testimony also that some guide or land mark was wanting in the quarter to guard and direct the approach of strangers to this boisterous rugged shore.*²⁶ Cette année-là, dix navires se perdaient sur la côte extérieure de l'île du Cap-Breton, emportant 603 vies humaines²⁷. Un des pires désastres enregistrés à cette époque fut le naufrage au cap Lorraine, en mars 1834, de l'*Astrea*, en provenance de Limerick; des 240 personnes à bord, trois seulement survécurent²⁸.

En 1839, se construisirent deux phares de grande nécessité à l'île Saint-Paul, endroit perdu au milieu du détroit de Cabot. La *Quebec Trinity House* en avait reconnu la nécessité dès 1817. Elle avait même recueilli quelques renseignements préliminaires sur l'île. Elle savait que l'île, de formation rocheuse irrégulière, était recouverte d'une mince couche de terre où poussaient cèdres, pins et épinettes rabougris. On y trouvait des pierres et du sable fin, mais les premières auraient été jugées impropres à la construction puisqu'on résolut de construire le phare en bois, malgré la recommandation de la *Trinity House* impériale.

Les autorités canadiennes étaient d'avis qu'un phare à cet endroit, ainsi qu'un autre sur l'île d'Anticosti contribueraient grandement à réduire le danger que présentait la navigation dans cette région²⁹. Puisqu'à cette époque l'île Saint-Paul ne relevait pas des colonies de l'Atlantique, l'initiative revenait au gouvernement de la métropole. Le gouverneur du Bas-Canada, Lord Dalhousie, présenta la question aux autorités impériales dans une dépêche datée du 24 mars 1826.

25 Phare de Grand Harbour, île Grand Manan (N.-B.),
tour avec logis attenant de conception courante.
(Archives publiques Canada.)



26 Phare du port de Walton. (Canada. Ministère des
Transports.)



27 Phare de l'île Saint-Paul; on ne sait pas lequel des deux fut construit le premier. (Canada. Ministère des Transports.)



28 Ile Saint-Paul, extrémité sud-est, petite tour circulaire en fer. (Canada. Ministère des Transports.)



*As the undertaking is one of great importance to the whole of British Shipping which resorts to the shores of the Gulph of St. Lawrence, to the number of more than 100 sail annually, I entertain a hope that His Majesty's Government will view the measure as in some degree one of National concern.*³⁰

En juin 1829, Londres acceptait de partager le coût du projet avec les colonies concernées, mais exempta Terre-Neuve de toute contribution³¹. Là-dessus, la Chambre des représentants du Bas-Canada décida, le 17 mars suivant (1830), d'autoriser des crédits s'élevant à £2000 à titre de contribution provinciale à la construction du phare, et de faire assumer la moitié des frais annuels d'entretien par la *Quebec Trinity House*³². C'est le trésor de la Nouvelle-Ecosse qui administra les fonds, présentant un rapport financier annuel à chaque province participante par l'entremise de son Assemblée législative. Les commissaires des phares de la Nouvelle-Ecosse se chargèrent de la construction des phares aux îles Saint-Paul et Scatarie. En 1836, les colonies participantes nommèrent six commissaires pour déterminer l'emplacement des phares, soit Samuel Cunard (fondateur de la célèbre compagnie Cunard) et Edmund M. Dodd de la Nouvelle-Ecosse, Augustin N. Morin du Bas-Canada, Thomas Owen de l'Île-du-Prince-Edouard ainsi qu'Alexander Rankin et William Abrams du Nouveau-Brunswick. Outre le choix d'emplacements adéquats, les commissaires devaient choisir le type de phare à construire et en arriver à un accord sur le partage des coûts d'entretien³³. Le Bas-Canada, en tête de liste, s'engagea à fournir £500 par année. Pour la première année d'exploitation, le Nouveau-Brunswick offrit £250, l'Île-du-Prince-Edouard £30, et la Nouvelle-Ecosse £250, et par la suite, une somme suffisante pour totaliser £1030³⁴.

En août 1836, on commanda pour l'île Saint-Paul deux bons phares convenables avec cloches et canons³⁵. L'installation devait également comprendre un poste de sauvetage équipé de six hommes, d'embarcations et de tous les vivres nécessaires. Un tel poste s'imposait vraiment comme l'avait si tragiquement démontré la fréquence des récents désastres à cet endroit, ce qui d'ailleurs, avait affecté l'immigration. Encore en 1834, le navire *Sibylle*, parti de Cromarty pour Québec, sombra au large de l'île Saint-Paul emportant avec lui les 316 immigrants à son bord. La *Royal Gazette*, publiée à Charlottetown, dans son édition du 23 septembre 1834 commentait l'événement en termes on ne peut plus éloquents. «Good God! Can nothing be done to erect a lighthouse on that fatal island? Surely means should be taken if possible to prevent such dreadful shipwrecks.»³⁶

Le *Sybil* ne fut qu'un de tous les malheureux navires qui vinrent s'échouer sur l'île Saint-Paul. Rien n'empêche qu'il fallut encore attendre cinq ans avant que les phares tant attendus soient allumés.

C'est à l'été 1837 que Bayfield et les commissaires des phares nommés par les colonies fixèrent leur choix sur les emplacements des deux phares de l'île Saint-Paul, précisant toutefois qu'il faudrait leur assurer assez de caractères distinctifs pour éviter toute possibilité de méprise. L'Amirauté, qui assumait la grosse part du coût de construction, insista pour qu'un des deux phares ait un feu à éclats ou tournant³⁷. La construction n'y fut pas facile vu l'absence d'un port et l'existence de seulement deux plages propices au déchargement du gros matériel. Un brouillard y flottait presque constamment.

Bien qu'un rapport paru dans les Journaux de l'Assemblée législative du Bas-Canada de 1830 ait décrit le granite de l'île comme un bon matériau de construction, l'officier à la tête du Corps royal de génie recommanda dans son rapport la construction de tours en bois d'une hauteur de 40 pieds sur une fondation de 5 pieds³⁸. Les deux phares furent achevés en 1839; le premier s'éleva sur un rocher près de l'extrémité nord de l'île et le deuxième, à l'extrémité sud, à environ 150 pieds au-dessus de la mer. Les coûts excédèrent les dépenses prévues à plusieurs reprises et on demanda des fonds additionnels à la métropole. L'existence d'un budget global pour les phares des îles Saint-Paul et Scatarie n'a pas permis de déterminer leurs coûts respectifs. La main-d'oeuvre pour un endroit relativement isolé présente un réel problème. Les quatre colonies devaient assurer l'entretien des phares, une fois achevés, mais l'Angleterre s'était engagée à partager les coûts de reconstruction s'il y avait lieu.

Dans un rapport présenté en 1847 par les commissaires de la Nouvelle-Ecosse on trouve une ventilation des contributions faites cette même année par les quatre colonies aux établissements des îles Saint-Paul et Scatarie³⁹.

Canada	£ 601	4s	10d
Nouveau-Brunswick	250	0s	0d
Nouvelle-Ecosse	351	4s	11d
Île-du-Prince-Edouard	36	1s	6d
Total	£1238	11s	3d

Selon le rapport du ministère de la Marine et des pêcheries pour la saison 1873–1874, les lanternes des deux phares étaient de fer, mesuraient 10 pieds 1/2 de diamètre et possédaient des carreaux de verre de 20 pouces sur 24. A cette époque, les appareils à lentilles avaient remplacé les appareils catoptriques du

début, et l'huile végétale celle de baleine comme combustible. On se plaignait que les feux ne rendaient pas justice aux excellents appareils optiques⁴⁰. En 1889, les phares de l'île Saint-Paul se voyaient rééquipés de lanternes en fer de 12 pieds qui permirent l'installation des nouvelles lampes sous pression envoyées à l'île deux ans auparavant; elles produiraient un bien meilleur feu⁴¹.

En décembre 1914, un incendie rasait le phare de l'extrémité sud de l'île Saint-Paul ainsi que la maison attenante. Le dépôt des phares du Dominion à Prescott entreprit immédiatement l'exécution de la petite tour de fer forgé qui remplacerait le phare incendié. Transportée par sections depuis Prescott, la tour de 12 pieds fut assemblée à Halifax. La petite tour ronde supportait une lanterne de 10 pieds de hauteur posée sur une plate-forme de service octogonale entourée d'une balustrade. Le phare mesurait, depuis la base jusqu'à l'anémomètre, 27 pieds et 6 pouces. La lampe à éclats de 4^e classe, à vapeur de pétrole, avait une puissance de 35 000 bougies. Ce feu devait entrer en service le 1^{er} mars 1916⁴². Par temps clair, le feu avait une portée de 16 milles. Le coût total de la construction, des matériaux, de la main-d'oeuvre et des appareils optiques s'éleva à \$9175⁴³ que les imprévus portèrent à \$10 340.16 en fin de compte. Ce phare, dont on peut voir une excellente photo à la figure 28, est encore debout, mais son compagnon à l'extrémité nord de l'île a été remplacé par une tour de béton munie d'une lanterne en aluminium durant la dernière décennie.

Ile Scatarie

L'île Scatarie constituait le principal repère des navires à destination de Sydney, Pictou, Miramichi et Québec. En 1833, l'Assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse accorda une contribution de 500 livres pour l'établissement d'un feu à cet endroit. Ce projet, conjointement à celui de l'île Saint-Paul, devint une réalisation de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, du Bas-Canada et du gouvernement impérial⁴⁴. Ce projet avait été l'objet d'une pétition des marchands à l'Amirauté, sans doute à la suite du naufrage du bateau marchand *Leonidas* sur l'île Scatarie en 1832, dans lequel périrent troupes et équipage et se perdit un envoi d'or⁴⁵.

Tout comme celui de l'île Saint-Paul, le phare de l'île Scatarie fut construit en bois, contrairement aux recommandations de la *British Trinity House*, sous prétexte qu'il serait trop coûteux et difficile de transporter la pierre aux deux emplacements. Au phare de l'île Scatarie, inauguré le 1^{er} décembre 1839, on affecta un gardien et un adjoint⁴⁶.

Le premier phare de l'île Scatarie céda récemment la place à une tour en charpente d'acier de 13 pieds de hauteur. La lampe catoptrique mentionnée dans la liste des phares, des bouées et des signaux de brume de 1970 est un des quelques véritables feux à réflecteurs, toujours en service, outre les feux de direction.

Terre-Neuve

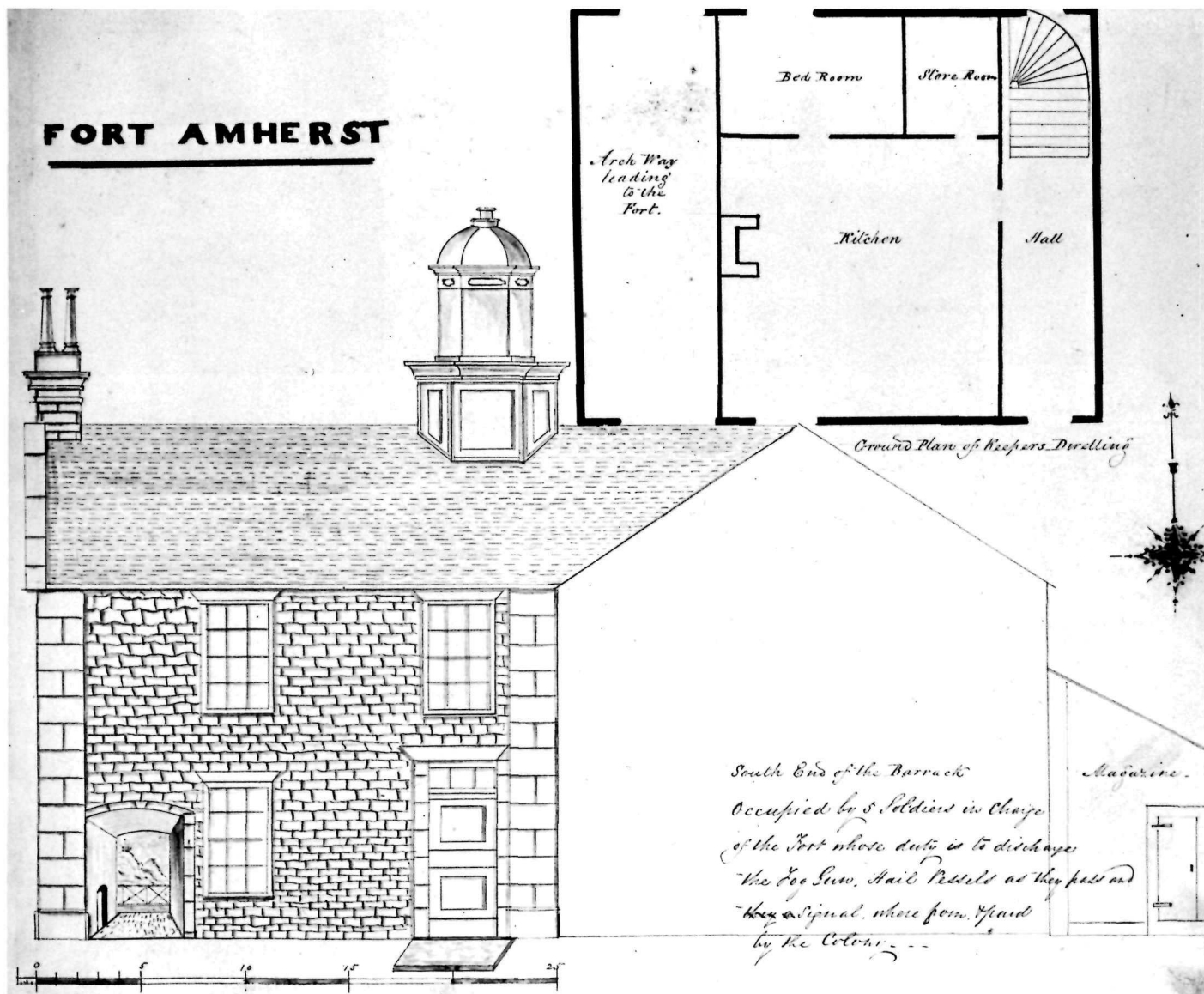
La plus ancienne colonie britannique jusqu'à récemment servit surtout de dépendance maritime en raison de sa situation géographique à l'entrée du golfe Saint-Laurent et de sa proximité d'une des plus grandes sources de poisson au monde, c'est-à-dire les grands bancs. Donc, la colonie entreprit très tôt de se construire des phares. Un certain nombre des plus importants feux de ses côtes servait plus les intérêts des Canadas et des autres dépendances maritimes que ceux de Terre-Neuve; pour cette raison, un certain nombre de phares furent construits et entretenus par la Grande-Bretagne et, plus tard, par le Canada.

Fort Amherst

Le premier phare de Terre-Neuve (à l'exception peut-être de celui qui aurait existé à Plaisance au début du XVIII^e siècle) fut construit au fort Amherst, à l'entrée du port de Saint-Jean. Selon les dossiers de la *Trinity House* de Québec, le phare du fort Amherst daterait de 1811⁴⁷, tandis que l'ouvrage rare et merveilleux quoiqu'inédit de Robert Oke, inspecteur des phares de Terre-Neuve, le fait remonter à 1813⁴⁸. A l'instar de beaucoup d'autres phares de cette province, la lanterne en forme de coupole surmontait le toit de la maison. Les murs de la maison, d'un bon deux pieds d'épaisseur, étaient de pierres noyées dans du ciment Portland. L'entretien du phare se fit grâce à des contributions volontaires jusqu'à la création de l'Assemblée législative coloniale en 1832. En 1852, une lampe d'Argand à trois mèches, munie d'une lentille annulaire donna à Terre-Neuve son premier feu dioptrique.

Cap Spear

En 1836, un phare semblable fut construit au cap Spear près du port de Saint-Jean. L'appareil d'éclairage, provenant du phare écossais d'Inchkeith, se composait de sept brûleurs d'Argand munis de réflecteurs et sa portée par temps clair aurait été de 36 milles. Une tour de béton remplaça en 1963 le premier phare du cap Spear que la Couronne a toutefois décidé de conserver.



30 Phare du cap Spear. Voilà un bon exemple de lanterne montée sur un toit de maison, pratique jadis assez courante à Terre-Neuve. (Canada. Ministère des Transports.)

31 Phare de Trinity-Nord (T.-N.). La tour ronde de fer fut souvent utilisée sur la côte terre-neuvienne. La remise adjacente à la tour fut construite avec le toit d'une maison emportée par le vent. (Canada. Ministère des Transports.)

32 Phare du cap Bonavista, aujourd'hui désaffecté et conservé par la province. (Canada. Ministère des Transports.)

30



31



32



Ile Harbour Grace

Le troisième phare construit sur la côte terre-neuvienne fut celui de l'île Harbour Grace, et il fut inauguré le 21 novembre 1835. Tout comme ses prédécesseurs, il se composait d'une maison dotée, sur le toit, d'une coupole qui abritait le feu. Un communiqué du gouvernement datant du 27 novembre 1837 déclarait: *I have the honor to inform your Lordship that on the 21st Inst. a powerful fixed light extending eastwardly, or seaward, from N to SW by compass was exhibited, and will continue to be exhibited, from sunset to sunrise on Harbour Grace Island in Conception Bay.*⁴⁹

Un autre phare de Terre-Neuve allait bénéficier des améliorations apportées aux appareils des îles britanniques. La lampe catoptrique, composée de 15 brûleurs d'Argand et de réflecteurs argentés, fut envoyée d'Angleterre à l'île Harbour Grace, ayant auparavant été utilisée au phare de l'île de May⁵⁰. En 1865, le phare, menacé par l'érosion du littoral, fut reculé à 65 pieds de l'eau⁵¹. Le vieux phare d'Harbour Grace céda la place en 1961 à une tour en charpente galvanisée tout à fait dénuée d'élégance.

Cap Bonavista

Semblable aux trois autres, le quatrième phare de Terre-Neuve fut construit au cap Bonavista en 1843. Sa construction, y compris la lanterne, coûta £3024 10s et son entretien nécessitait £375 par année⁵². Le feu tournant blanc et rouge était à une hauteur de 150 pieds au-dessus des hautes eaux. Il avait une portée prévue de 30 milles dans toutes les directions depuis le large⁵³. En 1966, après presque 125 années d'existence, le phare du cap Bonavista fut remplacé par une tour à charpente d'acier. La province a décidé de conserver l'ancien phare (voir fig. 32) qui possède encore son appareil d'éclairage originel composé de seize brûleurs d'Argand munis de réflecteurs provenant du célèbre phare de Bell Rock situé sur la côte est de l'Écosse.

Avec l'achèvement en 1843 du phare du cap Bonavista, Terre-Neuve entretenait quatre phares sur ses côtes, ce qui constituait un véritable tour de force pour cette colonie qui ne possédait pas les ressources de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick. Ces quatre premiers phares desservaient le port de Saint-Jean mais il n'y avait alors pas de feu sur la dangereuse côte sud souvent enveloppée de brume au large des grands bancs. Toutefois, des feux à ce dernier endroit auraient bénéficié plus au commerce dans le Saint-Laurent qu'à celui de Terre-Neuve.

Cap Pine

On sentit plus particulièrement l'absence d'un phare sur la côte sud de la presqu'île Avalon parce qu'elle se trouvait si près de la route de navigation des navires à destination du Saint-Laurent. Un certain nombre de navires avaient sombré le long de cette côte rocheuse, pleine d'anfractuosités et souvent enveloppée de brume. Le gouverneur de Terre-Neuve, Sir John Harvey, avait joint à sa dépêche au *Colonial Office* en date du 7 novembre 1840, la pétition de l'Assemblée législative demandant la construction d'un phare au cap Pine, à l'extrémité sud de la presqu'île. L'augmentation des pertes de navires et d'hommes inquiétait les membres de l'Assemblée depuis 1837⁵⁴. Les modestes ressources de la colonie l'obligeaient souvent à faire appel à la métropole pour de tels projets. Dans le cas qui nous occupe, le gouverneur impérial accepta de participer au projet mais non les voisins de Terre-Neuve. En 1843 le gouverneur de cette province sonda les autorités canadiennes à propos de la construction d'un phare au cap Pine. La *Trinity House* de Montréal favorisa la participation du Canada à la construction d'un tel phare, tandis que celle de Québec soutint que l'aménagement de phares à d'autres endroits de la région servirait mieux les intérêts du Canada et s'opposa donc à la participation canadienne. Le conseil exécutif fit part de ces opinions au gouverneur de Terre-Neuve⁵⁵. Toutefois, la colonie obtint facilement une aide de Londres: le Parlement anglais affecta la somme de £2000 à la construction et à l'équipement d'un phare sur la côte sud de Terre-Neuve, phare dont l'entretien incomberait à la colonie. La soumission de l'entrepreneur⁵⁶, au montant de £6514 9s et 6d, comportait les articles suivants:

Tour de fonte, avec plate-forme à balustrade, escaliers, événements, fenêtres, portes, etc.	£2192	5s	0d
Lanterne	2330	0s	0d
Fret, assurance maritime, débarquement des matériaux et montée au haut de la falaise, transport terrestre, fondations, ingénieur à demeure et ouvriers venus d'Angleterre	700	0s	0d
Appareils sonores (signal de brume)	300	0s	0d
Imprévus	594	4s	6d

Encore debout de nos jours, le phare du cap Pine, se compose d'une tour de fonte de 50 pieds (modèle de phare assez commun à Terre-Neuve) dont le feu tournant balaye la mer d'une hauteur d'au moins 300 pieds. La lampe catoptrique comprenait à

l'époque, 16 brûleurs d'Argand et réflecteurs, nombre qui plus tard fut réduit à 12.

Le phare du cap Pine alluma son feu pour la première fois le 1^{er} janvier 1851. Il fut immédiatement donné au *Board of Works* de Terre-Neuve qui s'occupa de son entretien dès lors au coût d'environ £395 par année. Le logement du gardien, intégré à la tour, se révéla vite inhabitable à cause de l'humidité; il fallut donc construire une habitation distincte⁵⁷. Dans son rapport de 1851, le *Board of Works* de Terre-Neuve critiqua le refus des colonies atlantiques avoisinantes d'apporter leur contribution à une entreprise qui servait autant leurs intérêts que ceux de Terre-Neuve⁵⁸. Il n'est alors pas surprenant que quelques années plus tard, Terre-Neuve refusa de contribuer à l'entretien du feu du cap Race.

Cap Race

Le célèbre phare du cap Race fut tout probablement le plus important phare de grand atterrissage de l'Amérique du Nord britannique car il commandait les routes de navigation les plus fréquentées au large de nos côtes. Dès 1838, les *Elder Brethren of Trinity House* choisirent le cap Race comme meilleur site du phare qui guiderait les navires se dirigeant vers le golfe. Après l'installation de bons feux à l'île Saint-Paul, l'aménagement d'un phare, proposé au cap Ray sur la côte terre-neuvienne dans le détroit de Cabot, fut jugé moins important⁵⁹. Sans doute les *Elder Brethren* considérèrent à cette époque que les feux de l'île Saint-Paul suffisaient au détroit large de 75 milles car il fallut attendre 1871 pour voir briller un feu sur la côte de Terre-Neuve dans ce détroit. C'est Alexander Gordon qui conçut le phare du cap Race tout comme il avait conçu celui du cap Pine.

Les travaux au cap Race débutèrent au printemps 1855 et furent entièrement exécutés, tout comme ceux du cap Pine, par les autorités impériales. Toutefois, à la demande des commissaires des phares de Terre-Neuve qui doutaient du choix du fer dans un climat comme le leur, il fut décidé d'utiliser la pierre. La tour circulaire de 68 pieds fut érigée sur un emplacement surplombant la mer de 178 pieds. La lanterne rouge et circulaire en fonte abrita au début une lampe catoptrique fixe composée de 11 brûleurs d'Argand munis de réflecteurs; le feu était visible du nord-est, quart est jusqu'à l'ouest en passant par le sud⁶⁰. La tour du cap Race possédait un logement circulaire aménagé près de la base de la tour; les deux pièces face à la mer servaient uniquement d'entrepôts et les quatre autres logeaient les gardiens et leurs familles. Ceux qui ont habité ce phare s'en sont souvenu longtemps. Les fuites du toit, la condensation et le givre recouvrant les murs, sans parler des cheminées qui tiraient mal, dictè-

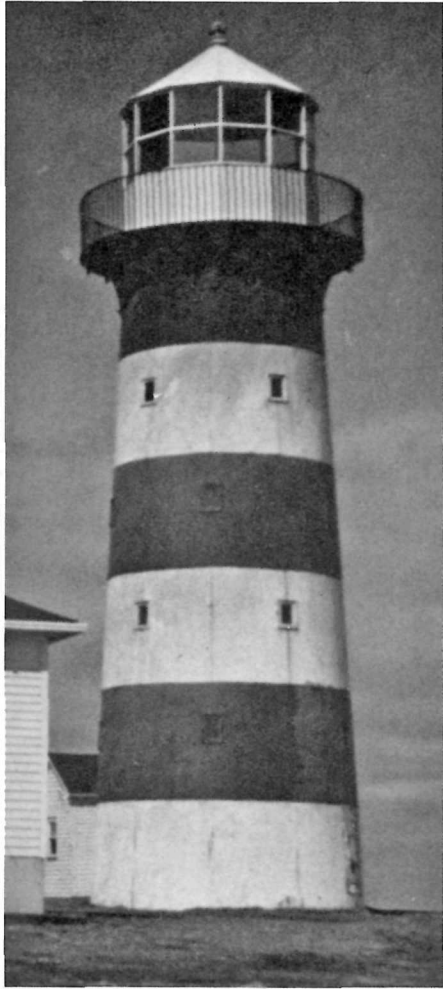
rent la construction d'une habitation distincte pour les gardiens et leurs familles. Le phare du cap Race fut terminé en octobre 1856 et fut inauguré le 15 décembre de la même année; il avait alors une provision de 350 gallons d'huile de phoque⁶¹. Avec une consommation annuelle prévue à environ 600 gallons d'huile, les coûts d'exploitation furent évalués à £130 par année. Un droit de phare d'un seizième de *penny* par tonne fut perçu par le gouvernement impérial à partir de mars 1857 sur tous les navires transatlantiques à destination ou en provenance du golfe⁶². Les tarifs devaient être perçus dans les ports de dédouanement et le gouverneur de Terre-Neuve devait présenter un état de compte trimestriel au *Board of Trade* à Londres faisant état des dépenses encourues par la colonie pour l'entretien du phare⁶³. En 1860, le phare du cap Race coûta £471 10s0d, somme dont le Canada assumait £169 15s1d⁶⁴.

Le premier phare du cap Race, site destiné à recevoir le plus puissant phare de nos côtes, ne donna pas entière satisfaction. La difficulté provenait du fait que chacune des 13 lampes d'Argand avec leurs réflecteurs avait un faisceau trop large (14 degrés); toutefois, afin de réduire le faisceau de chaque lampe à cinq degrés au plus de manière à obtenir un maximum d'intensité, il aurait fallu 68 réflecteurs et il n'existait pas de lanterne pouvant loger un feu de cette dimension⁶⁵. La seule solution était de remplacer la lampe par un appareil de lentilles de premier ordre, ce qui ne fut fait que beaucoup plus tard.

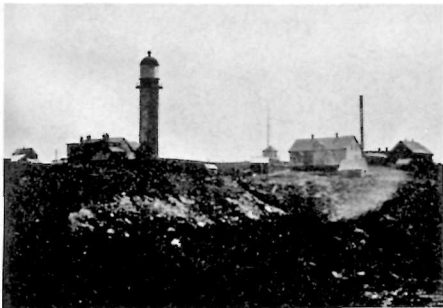
Le phare du cap Race ne fonctionnait que depuis une quinzaine de jours lorsque le premier de plusieurs navires sombra à portée de voix du phare sans toutefois avoir pu apercevoir la nouvelle installation. Le soir de Noël 1856, le *Welsford*, jaugeant au registre 1293 tonnes, parti de Saint-Jean pour Liverpool, vint s'échouer à moins de deux milles du cap Race, perdant son capitaine et la majorité de son équipage. N'eut été des courageux efforts déployés par l'équipe du phare, les quatre survivants auraient été victimes du ressac. Le second témoigna que la brume empêchait entièrement de voir le phare et il suggéra l'utilisation d'un signal de brume par temps complètement bouché⁶⁶. Quelques années plus tard, soit dans la nuit du 12 au 13 octobre 1863, le paquebot de ligne *Africa* fit naufrage au large du cap Race; la brume était d'une telle densité en cette occasion que les officiers du navire affirmèrent qu'aucun feu, si grande fut son intensité, n'aurait réussi à épargner le navire⁶⁷.

Nonobstant ces circonstances atténuantes, il fut convenu que le phare du cap Race laissait à désirer. En 1864, l'inspecteur bien connu des phares de Terre-Neuve, Robert Oke, sous la direction duquel huit des douze phares de cette colonie avaient été construits, recommanda de remplacer le feu fixe du cap

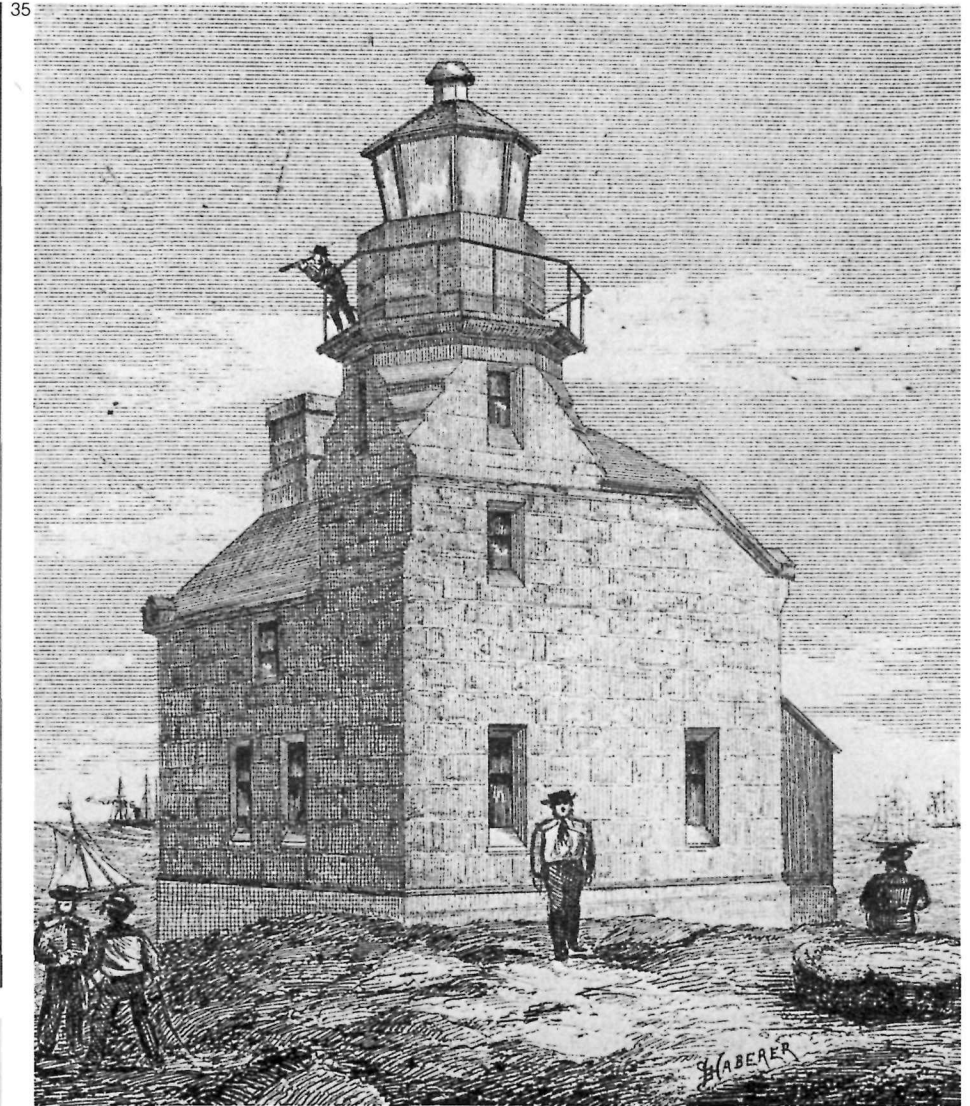
33 Phare du cap Pine, tour de fonte de 50 pieds de hauteur. L'utilisation de la fonte comme matériau fut controversée dans le cas de Terre-Neuve. Le feu dominait la mer d'un bon 300 pieds. (Canada. Ministère des Transports.)



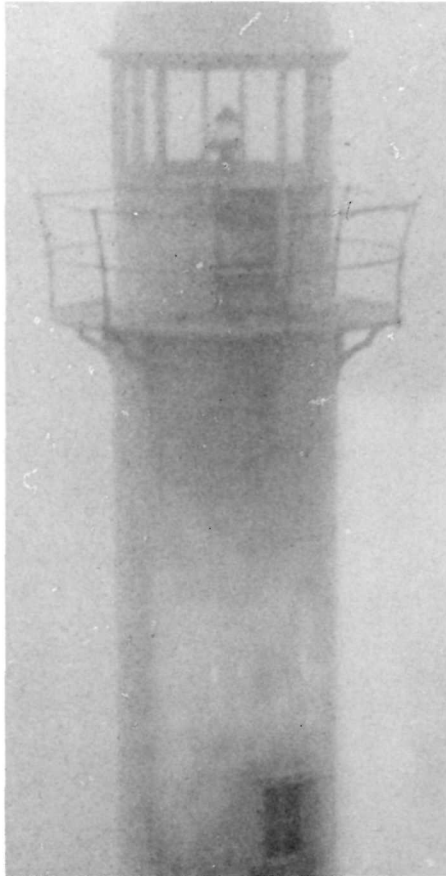
34 Phare du cap Race. (Canada. Ministère des Transports.)



35 Phare de Rose Blanche (T.-N.). Dessin du phare qui se résumait à une lanterne montée sur le toit d'une maison. (Archives publiques Canada.)



36 Phare de Channel Head par temps habituel. Sur la côte terre-neuvienne. (Canada. Ministère des Transports.)



37 Phare de Belle-Isle, extrémité nord. (Archives publiques Canada.)



Race par un feu tournant pour permettre aux navires de l'apercevoir plus facilement. Le nouvel appareil catoptrique se composait de neuf brûleurs et réflecteurs⁶⁸. Le gouverneur entérina cette recommandation. La firme De Ville & Company de Londres fournit le nouveau feu comportant un engrenage de bronze dans une boîte d'acajou avec les cordages, les poids et les poulies nécessaires et une lanterne de fonte et de bronze⁶⁹. La transformation du phare du cap Race se fit en 1866, mais simultanément, sur la recommandation de Robert Oke encore, le feu du cap Pine fut remplacé par un feu fixe.

En 1886, soit 30 ans après sa construction, le phare du cap Race fut remis à la juridiction canadienne le jour de la fête de la Confédération ainsi qu'une somme de \$100 151.50 provenant des droits perçus, à l'unique condition que le Canada entretienne le phare sans imposer de droits⁷⁰.

En 1906, débuta la construction d'un nouveau phare au cap Race, lequel d'ailleurs est toujours utilisé, très près de l'emplacement du premier (une différence de douze secondes de latitude et d'une minute trente neuf secondes de longitude). La nouvelle tour circulaire de pierre et de béton s'élevait à 68 pieds de la base à la plate-forme de la lanterne et à 96 pieds de la base à l'anémomètre. D'une épaisseur de trois pieds, le mur a 20 pieds de diamètre et s'élève droit jusqu'à la plateforme⁷¹. Une lanterne de 17 pieds et 1 po 1/2 de diamètre, soit la plus grande jamais installée au pays, abritait un feu à vapeur de pétrole à éclat unique, dit hyperradial (de plus grandes dimensions que le feu de première classe). Cet imposant appareil à lentilles tournant facilement sur son flotteur à mercure produisait un éclat d'intensité lumineuse de plus d'un million de bougies. Le nouveau feu, fabriqué par la firme bien connue de Birmingham, Chance Brothers, commença à fonctionner au printemps 1907.

Le phare du cap Race fut électrifié aux environs de 1926–1927, grâce à un générateur Delco situé dans un abri à deux pas du phare. Mis en place en 1907, l'appareil à lentilles est toujours là et, à notre connaissance, il fonctionne encore⁷². Le phare du cap Race est aujourd'hui un des rares phares gardés du Canada.

Cap Sainte-Marie

En 1860, Terre-Neuve ajouta un troisième phare à son littoral sud accidenté, sur l'imposant promontoire que forme le cap Sainte-Marie, d'une hauteur de 325 pieds au-dessus de la mer. Construit en brique, il s'accompagnait d'une maison pour le personnel. Le feu tournant, de type catoptrique, se composait de douze brûleurs et aurait été le meilleur des îles britanniques de l'avis d'une commission parlementaire. Le débarquement et le trans-

port au site choisi de ce lourd et délicat appareil ne se fit pas sans difficulté. Néanmoins le feu était prêt à fonctionner la nuit du 20 décembre 1860. On affirma qu'il avait une portée de quatorze lieues (environ 42 milles) par temps clair⁷³. Ce premier phare de Sainte-Marie fut démolé et remplacé par un nouveau voilà quelques années.

Cap Ray et Channel Head

Le feu du cap Ray construit par le gouvernement canadien en 1871 et celui de Channel Head aménagé par Terre-Neuve en 1875, vinrent s'ajouter au phare de l'île Saint-Paul au large du cap Breton dans le détroit de Cabot. Le phare du cap Ray fut remplacé en 1960.

Malheureusement, il existe peu de documents sur la construction du phare de Channel Head, situé à une douzaine de milles au sud-est du cap Ray. C'est un certain capitaine Jone Orlebar de la *Royal Navy* qui, en 1864, recommanda la construction d'un phare à cet endroit. Les documents à notre disposition ne permettent pas d'affirmer si le gouvernement canadien contribua ou non aux coûts de construction. De toute façon, la construction d'une tour en fer circulaire fut terminée en 1875 à Channel Head, à 40 milles de l'île Saint-Paul⁷⁴.

Le golfe, le détroit de Northumberland et le bas Saint-Laurent

Le détroit de Belle-Isle et celui de Cabot, situés respectivement au nord et au sud de Terre-Neuve donnent accès au golfe Saint-Laurent. La voie nord, un détroit parsemé de glaces jusqu'au milieu de l'été au moins, constitue le passage le plus court depuis Québec et Montréal à destination des îles britanniques. A l'époque de la voile on évitait Belle-Isle, mais les navires à vapeur qui firent leur apparition vers le milieu du siècle dernier s'aventurèrent dans le détroit de 15 à 20 milles de largeur séparant les côtes inhospitalières du Labrador et de Terre-Neuve. L'avènement en 1905 du bateau postal à vapeur, subventionné par l'état et pouvant atteindre 17 à 18 noeuds, accéléra cette tendance. Ce passage nord ne reçut son premier feu qu'en 1858 et, comme mentionné dans le chapitre précédent, les navires empruntant le détroit de Cabot durent attendre 1839 pour bénéficier de guides, soit les deux feux de l'île Saint-Paul. Etant donné que la plupart des navires utilisaient la voie sud (et cela, encore de nos jours), c'est d'abord d'elle que l'on s'occupa.

L'augmentation de vitesse des vapeurs dans la dernière moitié du XIX^e siècle exigea de grandes améliorations dans les aides à la navigation. Le président de l'Allan Line, la principale société de bateaux vapeurs du Canada exposa carrément le problème au gouvernement canadien en 1869. Parmi les mesures que se devait de prendre le Canada s'il désirait un service postal rapide jusqu'au Saint-Laurent, il fallait avant tout construire les phares suivants:

Rochers aux Oiseaux	Coût prévu	\$13 000
Ile d'Anticosti, pointe Sud		10 000
Iles de la Madeleine (écueil du Corps mort)		6500
Cap Ray		11 000
Grande-rivière Madeleine		6000
Cap Chat		6000
Pointe Férolle		22 000
Cap Norman (détroit de Belle-Isle)		22 000
Sept-Iles (rive nord)		6000
Récif de l'Islet Rouge (bateau-phare)		14 000

Un ordre en conseil du 14 janvier 1870 accorda l'autorisation de construire des phares à ces endroits¹. Sans ce montant global de \$95 000, la chimérique «ligne rapide du Canada» ne verrait jamais le jour.

Belle-Isle

Au cours d'une période d'un demi-siècle il se construisit trois phares très importants du côté de l'Atlantique à l'entrée du détroit de Belle-Isle sur la longue île en pointe aux abords accidentés du même nom. Entrepris par le *Board of Works* du Canada, le premier phare fut construit à l'extrémité sud de Belle-Isle, à un endroit très difficile d'accès, dominant la mer de 470 pieds. Il fallut aménager en premier lieu une route d'accès d'un mille de longueur, de la plage à l'emplacement choisi. La pente atteignait presque 40° parfois. Les falaises étaient abruptes et il n'y avait aucun havre ou port à 20 milles à la ronde. Il est facile d'évaluer les difficultés extrêmes que présentèrent le débarquement et le transport de lourds et délicats appareils dans de telles conditions².

La tour de pierre de 62 pieds fut l'une de quatre construites en même temps par les commissaires canadiens des Travaux publics. Les pierres furent recouvertes à l'extérieur de briques réfractaires de couleur pâle. Encore aujourd'hui la solide tour circulaire avec sa lanterne se dresse à cet endroit perdu et offre la même apparence qu'en 1858, quoique le parement en brique réfractaire a sans doute été remplacé plusieurs fois. Le premier feu, fixe, était muni d'un appareil dioptrique de 1^{re} classe³. On peut voir à gauche sur la photographie (fig. 38) l'antenne radio installée bien plus tard.

En 1880, ce phare acquit un compagnon désigné sous le nom de «lower light». Comme le montre la figure 39, la lanterne circulaire repose directement sur une fondation de pierre, installée au bord d'une falaise surplombant la mer de 125 pieds. Le «lower light», muni d'un appareil dioptrique de 2^e classe, devait être utilisé conjointement avec le «upper light».

Un troisième phare fut construit à l'extrémité nord de Belle-Isle en 1905. Cette tour de fer cylindrique, d'une hauteur de 90 pieds, fut plus tard renforcée de béton et de contreforts à l'extérieur. La lanterne était munie d'un appareil dioptrique de 2^e classe qui utilisait une lampe à kérosène sous pression dotée d'un manchon de 50 mm⁴. Le phare fut inauguré au début de la saison de navigation de 1905, à temps pour guider les nouveaux paquebots de ligne de la Allan Line, le *Virginian* et le *Victorian* auxquels s'ajoutèrent en 1906 les célèbres paquebots du C.P., l'*Empress of Britain* et son infortuné frère, l'*Empress of Ireland*. Le phare à l'extrémité nord de Belle-Isle demeura le phare canadien le plus près du Pôle jusqu'à la construction du phare de l'île Triple sur la côte du Pacifique.

Les trois phares de Belle-Isle n'ont presque pas changé depuis leur construction quoique seuls les deux à l'extrémité sud de l'île soient assez vieux pour présenter un intérêt historique.

38 Belle-Isle, extrémité sud, phare amont [«upper light»]. (Canada. Ministère des Transports.)



39 Belle-Isle, extrémité sud, phare aval [«lower light»]. (Canada. Ministère des Transports.)



Pointe Amour

Encore aujourd'hui, on peut admirer le très beau et imposant phare construit en 1857 à l'entrée ouest du détroit de Belle-Isle par le *Board of Works* du Canada. Situé sur la côte désolée du Labrador, le phare de la pointe Amour, d'un bon 109 pieds de hauteur, ne manque pas d'élégance. Il s'agit d'une tour circulaire légèrement conique faite de pierre et revêtue de briques réfractaires que surmonte une lanterne ronde fixée sur une plate-forme d'observation circulaire à balustrade. L'appareil dioptrique de 2^e classe de ce phare démontre bien son importance⁵.

Le phare de la pointe Amour fut le témoin d'un quasi désastre dans la matinée du 16 septembre 1889 lorsqu'un navire de la marine britannique, le *Lily* faisant route dans un épais brouillard échoua sur la côte. Un officier et trente membres de l'équipage réussirent à atteindre le rivage. Le gardien du phare, Thomas Wyatt, aurait sauvé quatre vies⁶.

Ce phare fut l'un de ceux qui furent construits et entretenus par le gouvernement canadien sur les côtes de Terre-Neuve et du Labrador, pour guider les navires en direction du Saint-Laurent. Au tournant du siècle, le Canada entretenait un nombre total de dix phares à Terre-Neuve et au Labrador⁷. Ils se trouvaient aux endroits suivants:

Belle-Isle (2)	Ile Flower
Cap Bauld	Ile Greenly
Cap Norman	Pointe Rich
Cap Race	Pointe Amour
Cap Ray	

Sauf celui du cap Race, tous les autres phares se situent dans le détroit de Belle-Isle ou le long de la côte ouest de Terre-Neuve, celle donnant sur le golfe.

Rochers aux Oiseaux

La construction d'un phare aux rochers aux Oiseaux au milieu du golfe, et de la route principale des navires entrant dans le fleuve depuis le détroit de Cabot, fut l'un des projets les plus ardues entrepris dans les eaux canadiennes. Comme l'observa l'ingénieur en chef du ministère, John Page, dans son rapport de 1860: «I beg to remark, that so far as my knowledge of the place and locality goes, it appears to me that the construction of a light house on this islet will be one of the most difficult pieces of work that has ever been undertaken by this Department.»⁸

Un coup d'oeil aux figures 41 et 42, suffit à donner une bonne idée des difficultés que comportait ce projet. L'hydrographe de l'Amirauté, le capitaine Bayfield avait bien décrit ces îlots com-

posés de grès rouge tendre ou conglomérat dans le cadre de son étude du golfe quelque trente années auparavant. Les îlots se terminaient en falaises presque perpendiculaires, d'une hauteur dépassant bien les cent pieds de tous les côtés. Il y avait bien un ou deux endroits par où le sommet pouvait être atteint, mais non sans difficulté; la figure 42 montre le dispositif de montage utilisé par les ingénieurs. Bayfield termina en affirmant que le débarquement d'hommes et de matériaux ne pouvait se faire que par temps très calme⁹. L'îlot le plus grand et sans doute celui qui fut choisi, avait une superficie de 1800 pieds sur 300 avec des falaises à pic de quelque 140 pieds de hauteur, surplombant les plages de galets. L'îlot n'était accessible que durant les calmes mois de juillet et d'août¹⁰. Exécutée par contrat octroyé par le ministère des Travaux publics, la tour de bois, haute de 51 pieds, bien boulonnée et aussi solide que celle érigée à la même époque à l'île Machias Seal, fut terminée en 1870 et dotée d'un puissant feu à lentilles de 2^e classe et de fabrication française¹¹.

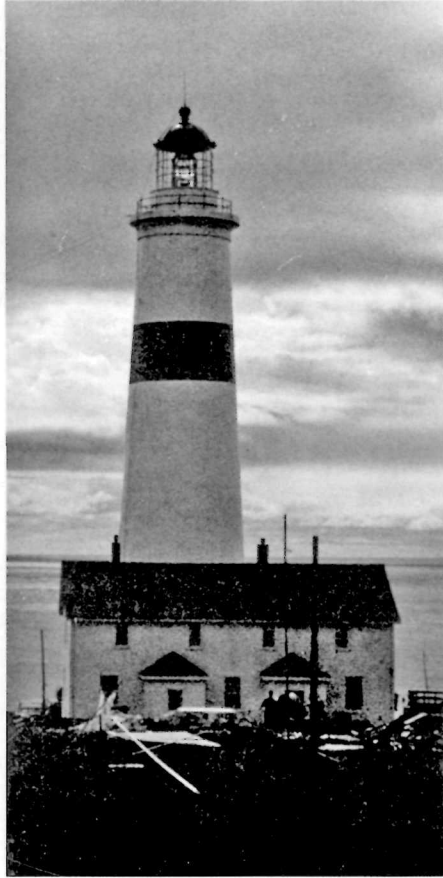
Pointe des Monts

Selon l'étude hydrographique effectuée en 1827 par le commandant de la *Royal Navy*, H.W. Bayfield, l'île d'Anticosti, l'extrémité de la Gaspésie et le large estuaire constituaient d'excellents sites de phares¹². Selon des études semblables effectuées pour le compte de la Chambre d'assemblée du Bas-Canada, un phare à la pointe des Monts sur la rive nord bénéficierait tant aux navires remontant le fleuve qu'à ceux le descendant. L'île d'Anticosti, lieu de nombreux désastres, devrait posséder des phares à ses pointes est et ouest. Situé à la pointe de la péninsule de Gaspé, Cap-des-Rosiers constituait aussi un bon site de phare, mais Bayfield jugea qu'un phare à cet endroit n'était pas vraiment nécessaire si on en construisait un à l'extrémité est (pointe Heath) de l'île d'Anticosti. Il ajouta, qu'à son avis, le phare de l'isle Verte aurait été plus utile sur l'îlet Rouge, juste à côté, mais qu'il ne valait pas la peine de le déplacer. L'île Bicquette était un autre bon emplacement mais sa proximité de l'isle Verte rendait ce projet moins urgent¹³.

Le capitaine du *Hussar*, Edward Boxer, qui avait participé aux études du fleuve, souligna en 1828 le besoin urgent de phares dans le Saint-Laurent:

I found the greatest want of them, the navigation being so very dangerous, from the currents being so very strong and irregular, and the very great difficulty in getting good observations, the horizon at all times being subject to so great an elevation and there not being even one in the whole Gulph.

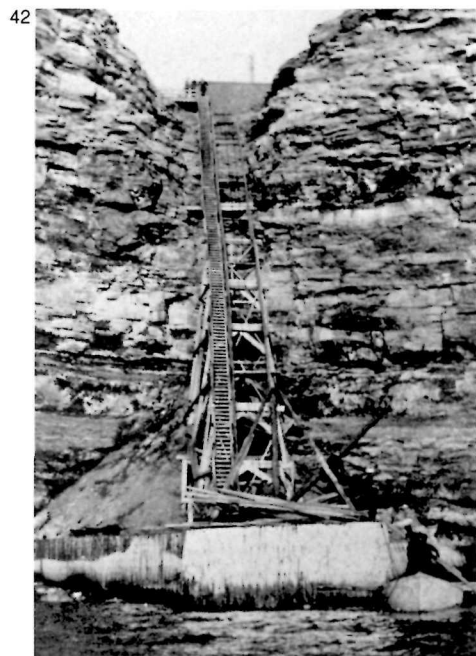
40 Phare de la pointe Amour. (Canada. Ministère des Transports.)



41 Phare des rochers aux Oiseaux, au milieu du golfe Saint-Laurent, un des sites qui présente les plus grandes difficultés de construction. (Canada. Ministère des Transports.)



42 Débarcadère et tréteau utilisés pour transporter les matériaux de construction des galets au site. Rochers aux Oiseaux. (Canada. Ministère des Transports.)



43 Phare des rochers aux Oiseaux. Excellent exemple de la tour courte et trapue utilisée aux sites élevés. (Canada. Ministère des Transports.)



44 Phare de la pointe des Monts. (Canada. Ministère des Transports.)



*It was truly lamentable Sir, the number of wrecks we saw on the different parts of the coast; [. . .] for the number of lives lost must be very great, and property incalculable.*¹⁴

L'amiral Sir Charles Ogle employa un style encore plus emphatique dans sa description des dangers le long de la côte en raison de l'absence de phares:

*The shores of Newfoundland, Anticosti, and the continent, are covered with wrecks, occasioned chiefly by the want of Light-houses, and the longitude of the places being incorrectly laid down on the charts, and in the books; under these circumstances I venture to recommend to your Excellency, that Light-houses should be erected on some of the principal points – perhaps on St. Paul's Island east end of Anticosti, Cape Rosier, and Cape Deamon, which I conceive might be kept up by a Tax levied on all ships entering the St. Lawrence, or the adjacent ports, and would be cheerfully paid by the Shipowners who reap the advantage.*¹⁵

Avec façon générale, les recommandations d'Ogle concordent avec celles de Bayfield sauf que ce dernier préférerait le cap Gaspé à Cap-des-Rosiers et la pointe Ouest de l'île d'Anticosti à la pointe du Sud-Ouest car un phare à la pointe Ouest serait réparable d'un plus grand nombre de directions. Il craignait toutefois que le Bas-Canada n'ait pas les moyens financiers d'entreprendre des travaux d'une telle envergure¹⁶.

Il est vrai que le manque d'argent avait empêché pendant un certain nombre d'années la construction de phares nécessaires. Toutefois, au cours de la législature de 1828–1829, l'Assemblée législative du Bas-Canada affecta la somme de £12 000 à cette fin. Le crédit total en 1831 atteignit £25 212 10s0d (monnaie locale)¹⁷. Le comité spécial des phares nommé par la Chambre d'assemblée choisit les extrémités est et ouest de l'île d'Anticosti et la pointe des Monts comme emplacements des phares; le comité décida aussi de contribuer à la construction de phares à l'île Saint-Paul et au cap Ray, deux emplacements de la plus haute importance pour la navigation en direction du golfe en empruntant le détroit de Cabot. Ces projets ont dû attendre l'assentiment des colonies maritimes¹⁸.

La *Trinity House* de Québec avait choisi dès 1826 le site de la pointe des Monts car un phare à cet endroit servirait tous les navires sortant du golfe, en leur permettant de naviguer loin de l'île d'Anticosti, et servirait de point de repère pour l'accostage. Le conseil de la *Trinity House* termina ses recommandations au gouverneur en signalant que tous les capitaines de navires marchands qui venaient au pays, appuyeraient la construction d'un phare à la pointe des Monts¹⁹.

Le premier phare de la pointe des Monts, une tour ronde de pierre de 90 pieds de hauteur, fut récemment remplacé par une tour en charpente d'acier; cependant, la tour de pierre est toujours debout et en bon état. Les murs du premier phare, terminés en 1830, passent de six pieds d'épaisseur à la base à deux pieds à la hauteur de la lanterne²⁰. La lanterne polygonale en cuivre avait la même taille que celle de l'île Verte soit 10 pieds et 6 pouces de diamètre et six pieds de hauteur. Ses vitres étaient faites de verre cylindré poli de deux épaisseurs fabriqué spécialement pour les phares²¹. L'appareil catoptrique se composait de 13 brûleurs d'Argand en bronze, dotés de conduits en cuivre et de treize réflecteurs paraboliques très polis à argenture améliorée, qui fonctionnaient selon des principes améliorés; son coût prévu s'élevait à £960²². Malheureusement, comme il arrive souvent, cette prévision s'avéra de beaucoup inférieure au coût réel qui atteignit £1766 3s8d²³. Ce très beau phare (fig. 44) monta la garde pendant plus d'un siècle. L'optique originale fut remplacée par un appareil à lentilles plus efficace dans les années 1880 ou 1890 ou, peut-être même, après 1900.

Ile d'Anticosti

Dans cette région, il y eut ensuite la construction du phare de la pointe du Sud-Ouest de l'île d'Anticosti qui guida les navires venant du golfe à l'entrée du grand estuaire. Au début, le capitaine Bayfield favorisait la pointe Ouest mais, à la réflexion, il favorisa la pointe du Sud-Ouest car elle offrait le double avantage d'être plus près des voies de navigation et d'avoir sur place les matériaux de construction voulus (calcaire et sable)²⁴. Le phare de pierre de 75 pieds s'alluma pour la première fois en 1831; ce fut le premier au Canada à posséder un feu tournant. Le coût annuel d'entretien de ce phare fut évalué à £525, somme comprenant le coût de 600 gallons d'huile de baleine à 10 *shillings* le gallon. Le gardien recevait 130 livres par année. Pour la tour, de 36 pieds de diamètre à sa base, l'entrepreneur demanda la somme de £3350 (monnaie locale) et la lanterne avec l'optique coûta £2800. Le feu tournant balayait l'horizon d'une hauteur de 100 pieds au-dessus du niveau de la mer et avait une portée de 15 milles²⁵.

Un deuxième phare à l'extrémité est de l'île d'Anticosti fut construit en 1835 et un troisième, en 1858, à l'extrémité ouest, plus précisément à la pointe aux Anglais. La tour circulaire de pierre d'une hauteur de 109 pieds, située à la pointe Ouest fut aménagée sous l'égide du ministère canadien des Travaux publics. Achevé en 1858, le phare de la pointe Ouest ressemblait, par sa taille, son apparence et son équipement, à celui de la

pointe Amour, mais, contrairement à ce dernier, il fut remplacé en 1967.

Ces trois phares ont disparu aujourd'hui; de fait, de tous ceux mentionnés jusqu'à maintenant, seuls les phares de l'île Verte et de Pointe des Monts existent encore.

Pointe Escouminac

En 1841, les commissaires des phares du Nouveau-Brunswick aménagèrent un important phare de jalonnement des côtes à la pointe Escouminac, située à l'entrée nord du détroit de Northumberland. Un quart de siècle plus tard, une autre sentinelle s'ajouta à la pointe nord de l'île du Prince-Edouard, sur la rive opposée. Décrit comme un bâtiment octogonal de bois d'une hauteur de 58 pieds, son feu fixe brillait à 78 pieds au-dessus de l'eau et avait une portée de 14 milles par temps clair²⁶. L'installation subséquente d'un feu à lentilles de 3^e classe à ce phare indique bien son importance pour les navires entrant dans le détroit de Northumberland ou en sortant. L'ancien phare céda la place en 1963 à une tour d'acier.

Île Miscou

Autre ancien phare de qualité, construit presque entièrement de bois taillé à la hache, le phare octogonal de l'île Miscou, d'une hauteur de 80 pieds, fut aménagé sous la direction de la *Trinity House* de Québec en 1856. Encore debout aujourd'hui, il serait dit-on en bon état. Ce phare, comme bien d'autres, se vit équipé un jour d'un puissant feu dioptrique de 3^e classe et d'un diaphone au début du siècle. Situé au large de la pointe Birch, le phare de l'île Miscou est un important phare de jalonnement des côtes à l'entrée sud de la baie des Chaleurs²⁷.

Pointe Prime

En 1846, la verte île du Prince-Edouard faisait l'acquisition de son premier phare, soit celui de la pointe Prime, qui aujourd'hui encore monte la garde à l'extrémité sud de la baie de Hillsborough, juste à l'extérieur du port de Charlottetown. La tour circulaire de brique, haute de 60 pieds, que surmonte une lanterne polygonale n'a pas changé depuis sa construction; elle possède encore la cage centrale des contrepoids datant de l'époque des mécanismes rotatifs actionnés mécaniquement. Ce n'est là qu'un vestige du passé car le feu et l'équipement rotatif ont depuis longtemps été électrifiés. Le phare de la pointe Prime est aujourd'hui totalement automatique tout comme un nombre croissant de ses semblables. Quatre volées d'escaliers conduisent à la plate-forme de la lanterne. Dans ce phare, seules la lampe électrique à vapeur de mercure et la balustrade de la

plate-forme ne sont pas originelles. Ce phare, assurément très beau, s'élève sur un emplacement imposant et constitue un des attraits touristiques de l'île.

Cap-des-Rosiers

Terminé en 1858 sur la pointe de Gaspé, le phare de Cap-des-Rosiers est le quatrième de la série des beaux phares construits par les Travaux publics et aujourd'hui, il fait l'orgueil de l'agence de Québec. La lanterne circulaire juchée sur une tour de 112 pieds, abrite un feu dioptrique de 1^{re} classe, ce qui indique bien l'importance de l'installation de Cap-des-Rosiers à titre de feu de jalonnement des côtes.

Heureusement, les journaux de l'Assemblée législative canadienne donnent beaucoup de détails sur ce phare qui sera bientôt désaffecté. Les fondations du phare, situées à 50 pieds de la falaise, s'enfoncent 8 pieds dans le sol. Les murs de maçonnerie de la tour de 112 pieds passent de 7 pieds 3 pouces d'épaisseur à la base à exactement 3 pieds au sommet. De même, le diamètre de la base est de 25 pieds 1/2 au niveau du sol et de seulement 17 pieds à la plate-forme de la lanterne. La tour compte neuf étages dont un sous-sol et la chambre du feu juste sous la lanterne. Les fenêtres percées à chaque étage se superposent à tous les deux étages²⁸.

The Masonry called for was of top quality. To consist generally of good sized, flat, well-shaped stones, not less than 5 inches in thickness, laid on their natural and broadest beds in full mortar, properly bonded over and with each other throughout the wall, and to have their inner faces hammered or scabbled off to a line corresponding to the position they are to occupy in the work, one third of the arch of each course to be laid as headers, that is to say: To have their greatest length extending into the wall, the depth of these headers for the first 30 feet in height of the Tower to be at least 3-1/2 feet, for the next 30 feet in height to be not less than 3 feet in depth, thence upwards they may be from 2 feet 9 inches to 2 feet in depth midway between the headers of the inner face, must be other of a like length extending inwards from the exterior brick facing, especially in the lower 50 feet of the building.

All the brick used in the exterior of the work to be of the best quality of English Fire Brick laid throughout in horizontal courses, except arches in English bond well flushed up at every course with mortar [. . .] The brick facings of the Tower as before stated is to be one brick (or 9 inches) in depth, with headers extending into the wall at every fourth or fifth course.²⁹

45 Phare du cap Chat, petite tour avec maison attenante. Des tours comme celle-ci s'utilisent habituellement sur des caps élevés. (Canada. Ministère des Transports.)



46 Ile d'Anticosti, pointe du Sud-Ouest. (Canada. Ministère des Transports.)



47 Phare de la pointe Mark, au Nouveau-Brunswick.
(Canada. Ministère des Transports.)



48 Phare de la pointe Blockhouse, près de Charlottetown (I.-P.-E.). (Photo de l'auteur.)



49 Phare de la pointe Ouest (I.-P.-E.). (Photo de l'auteur.)



Le cintre des fenêtres fut exécuté en pierre et celui de la porte, en pierre à l'intérieur et en brique à l'extérieur. La tour fut dotée de deux portes, la porte extérieure mesurant 7 pieds sur 3 pieds³⁰. Enfin, l'extérieur de la tour reçut trois couches de peinture grasse à base de blanc de plomb et l'intérieur deux couches de plâtre.

Il n'est guère surprenant, qu'un ouvrage aussi solidement construit soit toujours en bon état malgré ses cent ans passés. Il se peut que, dans un avenir rapproché, le phare de Cap-des-Rosiers soit offert au gouvernement pour fins de conservation car le feu de cet endroit a perdu son utilité. Ce phare, beau et imposant, s'apparente à ceux construits à la même époque au lac Huron et dans la baie Georgienne. Le phare de Cap-des-Rosiers est accessible en véhicule automobile contrairement à ceux de Belle-Isle et de la pointe Amour où il faut un hélicoptère ou un navire d'approvisionnement.

Pointe-au-Père

Les voyageurs à destination de l'Europe d'il y a quelques années, alors que les paquebots à vapeurs attiraient une plus forte clientèle, se souviendront de Pointe-au-Père, situé à quelque 180 milles en aval de Québec, car c'est là que le pilote débarquait au retour du paquebot. Le premier phare de Pointe-au-Père mentionné dans la liste des feux, entra en service en 1859; selon une autre source, douteuse cette fois, signée par un certain Raoul Lachance, il y aurait eu dès 1800 une lanterne sur le toit d'une maison de 45 pieds de hauteur à Pointe-au-Père. Le feu se composait de 5 lampes à huile munies de réflecteurs de 21 pouces³¹. La description du premier phare inscrit dans les listes de feux (Amirauté – 1864) ne fait que préciser qu'il s'agissait d'une construction octogonale et que le plan focal du feu se situait à 43 pieds au-dessus des hautes eaux. Ce phare fut détruit par un incendie le 13 avril 1867; on s'empressa de dresser des plans pour la construction d'un autre phare au coût prévu de \$1600 à \$2000³². Il fut à son tour remplacé en 1909 par une tour octogonale en béton de 97 pieds de hauteur afin d'installer à cet endroit un feu plus puissant et, partant, une lanterne plus grande. Le phare de Pointe-au-Père fut armé de contreforts extérieurs semblables à ceux du phare de la pointe nord de Belle-Isle. A titre d'important phare de jalonnement des côtes, le phare de Pointe-au-Père reçut un appareil dioptrique de 3^e classe fabriqué par la société parisienne Barbier et Turenne. Cet appareil optique muni d'un feu à vapeur de mercure, fonctionnerait toujours.

Isle Verte

En 1809 s'élevait à l'isle 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, au large d'Halifax et celui désormais désaffecté de la pointe Gibraltar dans l'île de Toronto.

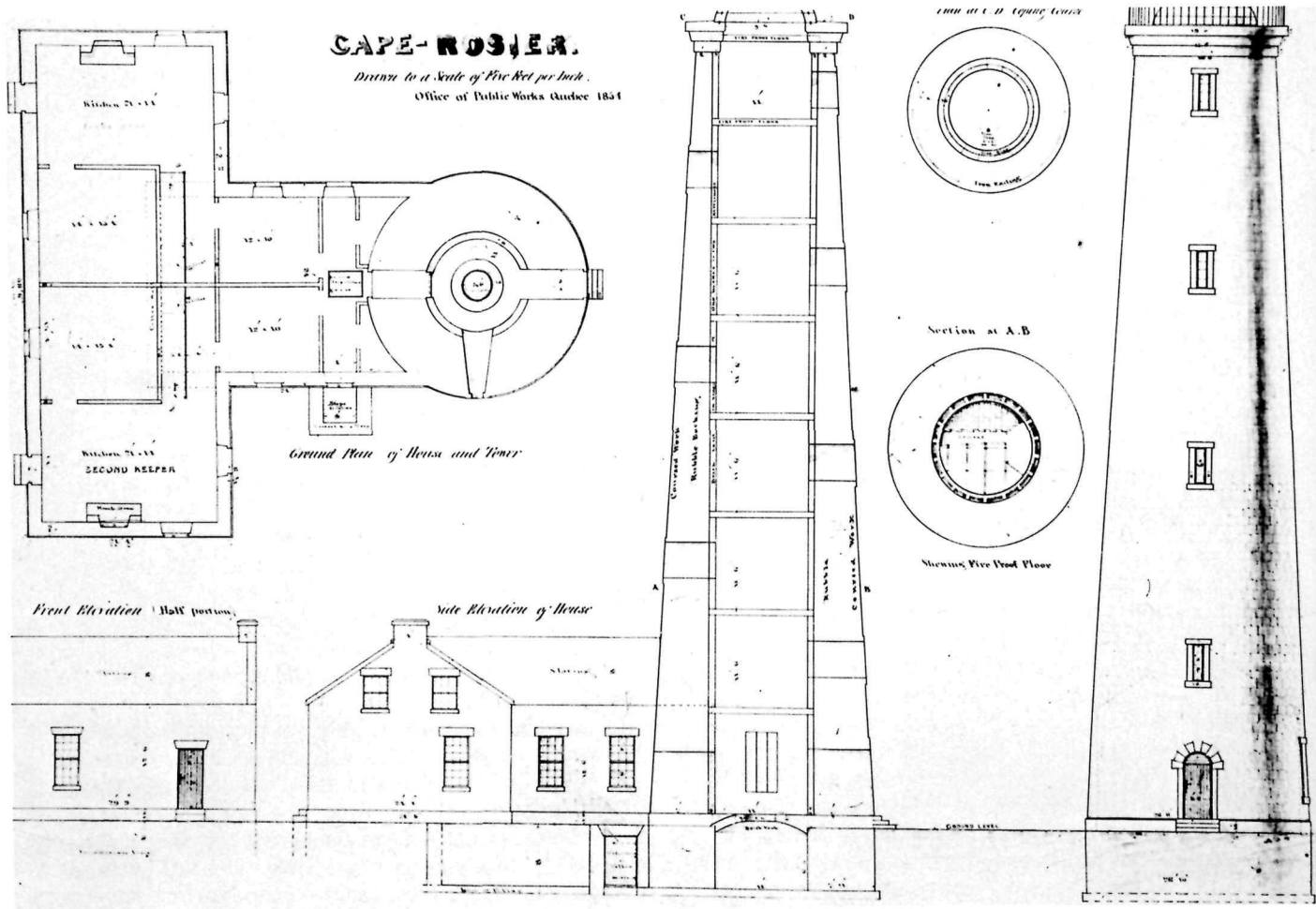
Dès 1787, un certain Peter Fraser, qui travaillait depuis 15 ans à l'amélioration de la navigation dans le Saint-Laurent, se rendit à Londres recueillir des fonds auprès des marchands de la ville qui faisaient le commerce avec le Canada. Fraser évalua à plus de 8000 tonnes la quantité de marchandise passant près de l'isle Verte à l'embouchure de la rivière Saguenay au cours d'une année. Un droit de 9d la tonne suffirait à financer la construction d'un phare à l'isle Verte³³. 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 Shipwrecked on Red Island, that would have been saved if there had been a light on Green Island.*³⁴

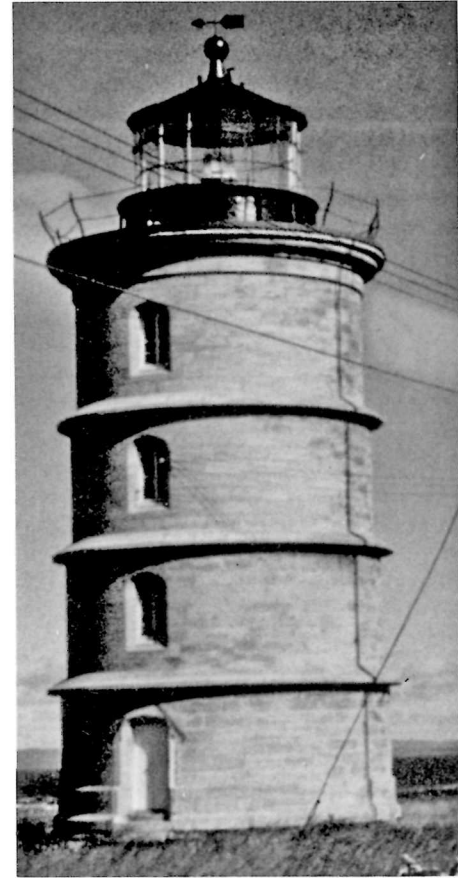
Ce ne fut qu'au printemps 1806, soit plus de 18 ans plus tard, que le conseil exécutif du Bas-Canada prit la question en main. A la fin novembre de la même année, la maçonnerie de la tour circulaire de 56 pieds était achevée. Une somme supplémentaire de £875 (cours local) dut être ajoutée à la première affectation de £500 afin de terminer le phare. La lanterne fut fournie par George Robinson de Londres et les lampes et réflecteurs par la société Brickwood and Daniel du même endroit, au coût de £388 sterling. La tour de pierre se terminait par un double plancher de planches de chêne de trois pouces couvert de cuivre sur lequel reposait la lanterne³⁵.

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.

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.*³⁶

Le premier gardien du phare de l'isle Verte, Charles Hambleton, avait reçu l'ordre de ne pas quitter le phare du 15 avril au 15 décembre. Ses fonctions comprenaient l'entretien des lampes, des réflecteurs et des fenêtres de la lanterne; il recevait un salaire de £100 par année. Le gardien devait faire preuve d'attention, de sobriété et d'intelligence³⁷. Il devait aussi tenir un journal quotidien de tout ce qui se passait et de ses observations et devait le faire parvenir à Québec tous les trimestres³⁸.

A la fin de 1811, les articles suivants furent commandés pour le phare de l'isle Verte:

2 chaudrons de charbon

20 livres de savon

chamois et chiffons à polir (pour les réflecteurs d'argent poli)

1000 clous à planche

100 planches

1 livre de poudre à polir pour les réflecteurs

*24 grosses de mèches de coton fin pour les lampes.*³⁹

Le phare de l'isle Verte demeura pendant 21 années l'unique phare sur les rives du grand fleuve.

Pilier Sud et îlet Rouge

La décennie de 1840 vit trois phares se construire en aval de Québec. Deux d'entre eux, ceux de Pilier Sud et de l'îlet Rouge se ressemblaient: des tours circulaires de pierre grise mesurant 52 pieds de hauteur et surmontées d'une lanterne circulaire. Un cordon de trois rangées de pierres en saillie, répété à intervalle régulier, forme sur ces deux tours un élément à la fois distinctif et décoratif. Le phare de Pilier Sud fut construit en 1843 et celui de l'îlet Rouge, en 1848. Selon les autorités locales, les pierres utilisées pour la construction de ce dernier provenaient d'Ecosse. Ces deux phares sont toujours en place aujourd'hui⁴⁰. Encore en 1966, la lampe du phare de l'îlet Rouge était décrite comme une lampe catoptrique à long foyer, genre d'appareil sans doute très rare de nos jours.

Île Bicquette

Le troisième phare et aussi le plus en aval est celui de l'île Bicquette, construit en 1843 par la *Trinity House* de Québec là où le fleuve s'élargit. Les armateurs et les capitaines de navires réclamaient la construction d'un phare à cet endroit depuis 1828. *It frequently happens that vessels running up in a dark night give to the Island of Bicquet so wide a berth that the North Shore of Portneuf or Mille Vaches will frequently bring them up. Vessels navigating the River St. Lawrence are never certain of their dis-*

*tances, for where the channel is very narrow and the current strong without any safe anchorage ground, vessels are often at a loss which course to steer to a place of safety. A Light House upon Bicquet Island would in such a case prove of great advantage, inasmuch as a vessel would then make boldly towards the light, knowing that from thence she could direct her course for Green Island, and if the weather was clear she would possess the further advantage of obtaining a view of one Light while losing sight of the other.*⁴¹

En 1838, le secrétaire des commissaires de l'Amirauté, Sir John Barrow, recommanda la construction d'un puissant feu à l'île Bicquette, qui serait différent du feu fixe de l'isle Verte⁴². Par contre, la *Trinity House* de Québec favorisait la construction d'un phare à l'île adjacente du Bic pour des motifs de facilité d'approvisionnement en essence et en eau douce; par la suite toutefois, le choix s'arrêta sur l'île Bicquette. Les coûts de construction furent évalués à au moins £6000⁴³. En 1843, la tour circulaire de pierre d'une hauteur de 74 pieds avec un feu tournant était terminée. Le premier signal de brume fut un canon, tiré toutes les heures par temps bouché. Le phare de l'île Bicquette est un autre survivant de l'époque coloniale. Le canon, toujours là nous dit-on, a été remplacé voilà de nombreuses années par des appareils plus efficaces.

Nonobstant cette construction des années 1840, les conclusions du rapport de Beaufort à l'Amirauté, écrit en 1834, valaient toujours vers 1850:

*Thus in a seaboard of about 400 leagues, as there are at present 20 lights, or an average one to about every 20 leagues, very few more can be wanted for the general purposes of navigation – but those few would be of most essential benefit.*⁴⁴

Ces phares dont on déplorait l'absence, allaient voir le jour au cours de la décennie suivante.

La région des Grand Lacs et le haut Saint-Laurent

*Around the beach the sea gulls scream;
Their dismal notes prolong,
They're chanting forth a requiem,
A saddened funeral song.
They skim along the waters blue
And then aloft they soar
In memory of the sailing men
Lost off Lake Huron's shore!*

(Chant folklorique composé après la perte du schooner *Persia*, corps et biens, en novembre 1969)

Pour décrire les premiers aménagements effectués dans les Grands Lacs, il faut retourner au début du XIX^e siècle, lorsque la province du Haut-Canada était encore un territoire reculé. Il y avait bien des établissements primitifs à York, Newark, Niagara et Kingston, le seul endroit plus évolué.

Vastes mers d'eau douce au milieu des terres, les Grands Lacs, souvent balayés par de violentes tempêtes, présentaient au marin un défi comparable à celui des océans. La lame y était plus courte et plus abrupte et en même temps, le navigateur se trouvait toujours à la merci des périls que présentait la navigation au large – rochers, hauts-fonds et bancs de sable. Les phares avaient donc un rôle aussi important à jouer pour le navigateur des Grands Lacs que pour son homologue de haute mer. En fait la construction de phares sur les rives du lac Ontario coïncidait avec celle d'installations analogues dans le bas Saint-Laurent de même qu'avec celle de plusieurs des premières installations de la côte atlantique.

Notre étude des premiers phares des Grands Lacs suivra, dans un ordre plus ou moins chronologique, le courant d'établissement des colons, soit à partir du lac Ontario en passant par l'escarpement abrupt du Niagara jusqu'aux eaux peu profondes du lac Érié, et ensuite par le lac Sainte-Claire jusqu'aux rives du grand lac Huron pour arriver finalement aux eaux glaciales et tumultueuses du lac Supérieur, à plus de 600 pieds au-dessus du niveau de la mer. Nous avons omis le lac Michigan qui se trouve en territoire américain. Les premiers établissements de colons et le commerce maritime qui en résulta, entraînèrent assez rapidement l'aménagement d'aides à la navigation.

Lac Ontario

Les journaux de l'Assemblée législative du Haut-Canada relatent l'adoption d'une loi datée du 5 mars 1803 pour recueillir des fonds nécessaires à la construction et à l'entretien de phares¹.

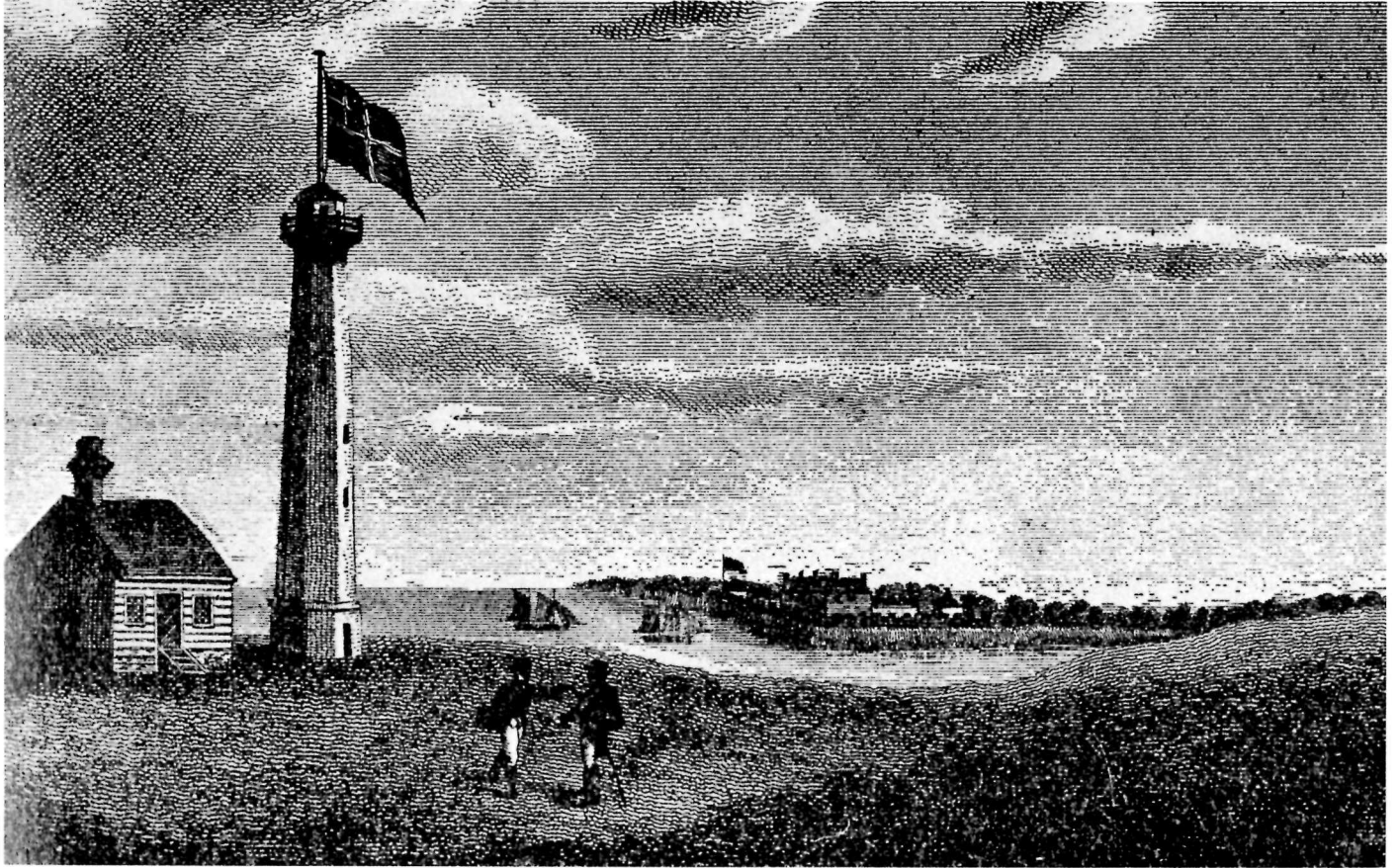
On nomma des commissaires des phares qui relevaient directement du gouverneur. Plus tard, en 1833 la responsabilité incombait à l'inspecteur général². En 1841, avec l'Acte d'Union, les phares et autres aides à la navigation tombèrent sous l'administration du ministère des Travaux publics, quoiqu'avant la Confédération, les phares situés en aval de Montréal dépendaient des *Trinity House* de Montréal et de Québec.

Pointe Mississauga

Le premier phare à orner les rives du lac Ontario a été construit à la pointe Mississauga, sise à l'embouchure du turbulent Niagara, site recommandé par le *Board of Lighthouse Commissioners* le 17 avril 1804³. James Green, percepteur de la douane, de Niagara, se vit confier la supervision des travaux exécutés par John Symington, entrepreneur. Une fois le projet réalisé, on demanda au commandant du fort George, de nommer un sous-officier ou un soldat consciencieux pour garder le phare pendant la saison de navigation, en retour de quoi il recevrait du commissaire en poste un *shilling* par jour (monnaie courante de Halifax)⁴. On engagea, à des tarifs civils, des maçons militaires du 49^e régiment d'infanterie. Le coût de main-d'oeuvre devint l'objet d'une correspondance officielle dans laquelle un jeune officier ambitieux, le lieutenant-colonel Isaac Brock, jugea bon de donner une explication à ses supérieurs. Cette correspondance date du 15 novembre 1804:

To the statements therein given I verily subscribe requesting at the same time to be allowed to add that, in giving my consent to the masons of the 49th Regiment assisting in building the Light house at Mississauga point, I had no idea they would be employed longer than two or three days, as they were then under orders to proceed to Amherstburg in the Canadian, which was momentarily expected, but her arrival having been delayed a fortnight or three weeks, beyond his usual time, they were in consequence, enabled to finish the building. I embarked soon after giving my consent, for Kingston, without once supposing it possible the masons would have time to earn so many dollars.⁵

Le coût de la main-d'oeuvre militaire se chiffra à £9 7 s 6 d, tandis que le coût total s'éleva à £178 3 s 8 d (monnaie de Halifax)⁶. La tour hexagonale, dont un artiste nous a laissé un joli croquis (fig. 53), fut achevée en 1804 précédant de cinq ans le phare de l'isle Verte, le premier à être bâti dans le bas Saint-Laurent. Malgré les recherches entreprises, on n'a pas encore pu déterminer le type d'appareil d'éclairage utilisé dans ce premier phare des Grands Lacs. On suppose que la source lumineuse provenait soit de bougies, soit, et ce qui est plus vraisemblable, d'un ou plusieurs brûleurs d'Argand placés devant des réflecteurs et ali-



mentés à l'huile de baleine. Quoi qu'il en soit, le phare de la pointe Mississauga ne survécut que 10 ans, laissant place aux fortifications de 1814 qui furent érigées après la mise à sac de Niagara par les Américains.

Pointe Gibraltar

Le permis de construction du phare de la pointe Gibraltar, situé sur une île en forme de croissant à l'entrée du futur port affairé de Toronto, fût délivré le 1^{er} mai 1808. William Allan fut chargé du projet et son mandat se lisait comme suit:

*You are hereby authorized and directed to provide such materials as may be required for the purpose of erecting a Light House on Gibraltar Point, under the authority of an Act passed in the Third Session of the Third Parliament of this Province, and also to pay the workmen employed thereon.*⁷

Solidement construite en calcaire par des artificiers du 41^e régiment, la tour s'élevait à l'origine à environ 67 pieds de hauteur, et fut rallongée de 15 pieds en 1832. Comme on peut le voir à la figure 56, la tour hexagonale est à pans verticaux sur les dix premiers pieds environ, puis sa paroi s'incline légèrement jusqu'à la partie rajoutée qui présente une paroi verticale de maçonnerie quelque peu différente du reste de la tour. Sous une agréable voûte arrondie apparaît la porte de la tour, légèrement en retrait dans un mur de quatre pieds d'épaisseur. Elle possède toujours sa serrure originelle, qui s'ouvre de l'extérieur à l'aide d'une énorme clef. La lanterne à section polygonale et le support de feu ne sont pas d'origine. En effet il s'agit d'un modèle qui ne remonte qu'à la fin du XIX^e siècle. Le support de la lanterne a été recouvert de cuivre par mesure de précaution contre les incendies⁸. On atteint la lanterne par un escalier à vis dans le noyau évidé duquel se trouvait le poids actionnant le feu à éclats qui remplaça en 1832 le feu fixe d'abord installé.

On peut voir, à la figure 55, le phare de la pointe Gibraltar, tel qu'il apparaissait dans les premiers temps au milieu d'un «York boueux». La figure 56 nous le montre tel qu'il se dresse aujourd'hui au milieu d'un paisible parc, spacieux et bien entretenu, en face de la baie qui le sépare du tumultueux centre ville de Toronto.

L'étanchéité des lanternes de phare a toujours causé des problèmes, et celle de la pointe Gibraltar ne fait pas exception. En 1822, la lanterne avait un besoin flagrant de réparations, la pluie y pénétrant au point d'éteindre le feu souvent. Selon les propres mots de son constructeur, William Allan, dans son rapport au conseil exécutif cette année-là,

*The roof leaks so much that whenever there is any Rain, with the least Wind, it beated in all round it so much that the Lamps are frequently extinguished and it is not possible to keep the lights in during any Storms which generally happens at Night. The Wet is gradually rotting the Floors above and the Stairs [. . .] I don't think the expense can exceed £15 or £20.*⁹

Les phares «hantés» sont, semble-t-il, aussi courants que les vieilles maisons soi-disant remplies de fantômes. Apparemment, le premier gardien du phare de la pointe Gibraltar mourut subitement en 1815 dans des circonstances mystérieuses. La découverte ultérieure d'un squelette humain près du site fit naître la légende que le phare était hanté.

Le phare de la pointe Gibraltar est le plus ancien phare encore debout dans la région des Grands Lacs et le deuxième après l'île Sambro pour l'ensemble du Canada.

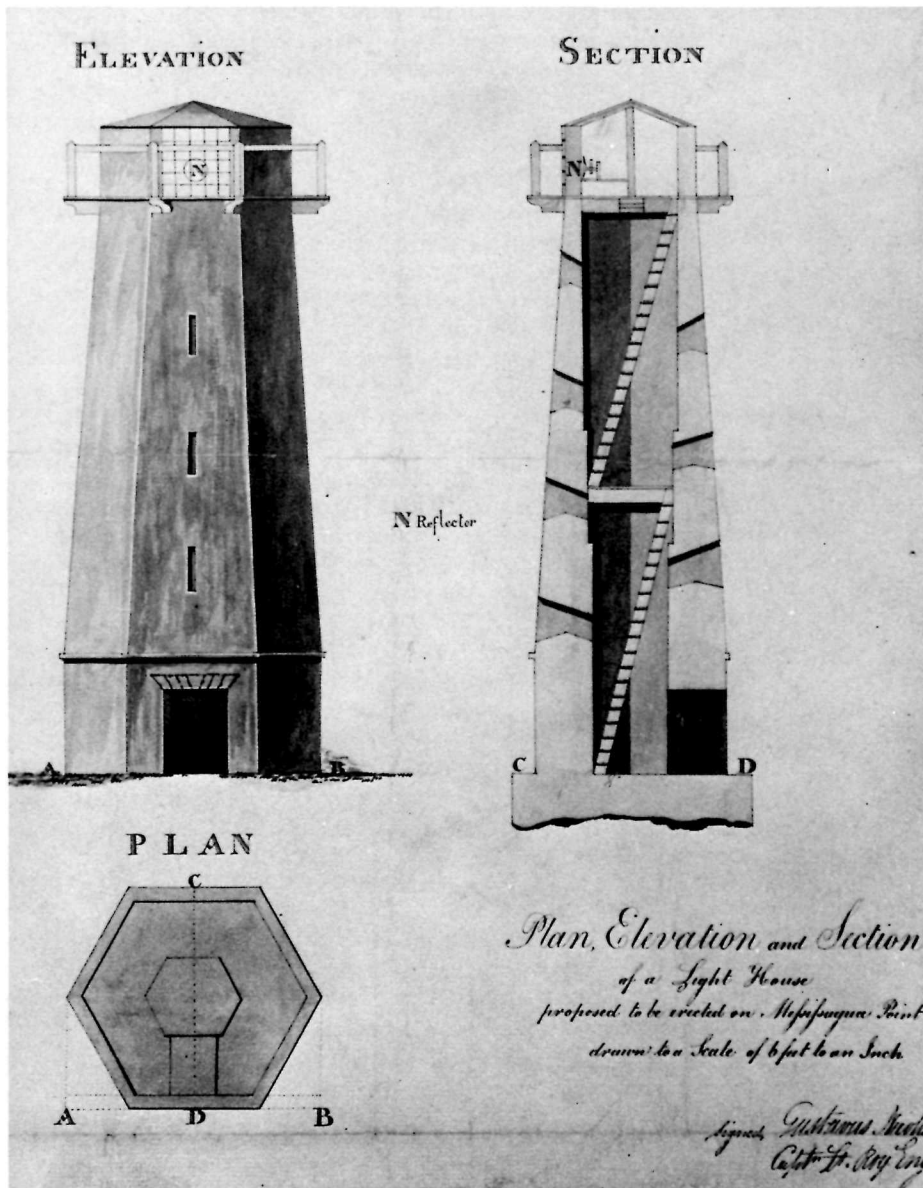
Île False Ducks

La construction de phares dans le Haut-Canada se fit lentement dans les premiers temps. La création d'une *Trinity House* pour la région, sur la recommandation de Lord Bathurst en 1816, n'a jamais été réalisée¹⁰. Dans sa session de 1832–1833 l'Assemblée remarqua que jusque-là, à part le phare de la pointe Gibraltar, deux autres phares seulement avaient été construits dans la région – un à la pointe Longue sur le lac Érié et l'autre à l'île False Ducks à l'extrémité est du lac Ontario¹¹.

Ce dernier, une des premières installations construites en mai 1828, n'a été démoli que tout récemment. M. J.W. Macauley, commissaire des phares, se plaignait de l'insuffisance des fonds affectés à sa construction et également du manque de sable et de pierres adéquats sur le site. Néanmoins, les commissaires se mirent à la tâche.

*We have an idea of building a round tower, nearly in the proportion of a Tuscan column, and as small in its diameter as may be consistent with its solidity, in order to save materials.*¹²

En juin 1828, Macauley pouvait enfin confirmer la réalisation d'un contrat très avantageux pour la construction d'une tour de pierre de soixante pieds de hauteur avec des escaliers et un support de feu moyennant la modique somme de £546¹³. Le phare fut muni d'une lanterne à sections polygonales, et ses murs de quatre pieds d'épaisseur en gros moellons, étaient encore en très bon état un siècle plus tard. L'ingénieur de district recommanda, en 1924, que toute la maçonnerie soit dressée, rejointoyée avec du mortier de la meilleure qualité et blanchie à la chaux. On peut voir les résultats de ces travaux à la figure 57¹⁴. Ce phare, contrairement à certains de ses contemporains a toujours eu une très bonne réputation, son feu vraisemblablement



assuré par trois brûleurs d'Argand, équipés de réflecteurs qui, selon l'inspecteur-général étaient tenus dans un état de propreté supérieure à ceux de tous les phares sur l'autre rive du lac Ontario¹⁵.

Pointe Petre

Le phare de la pointe Petre a été construit, sous contrat, par l'entreprise de Matthews et Scott moyennant la somme de £398. Situé à l'extrémité sud-ouest de la péninsule Prince-Edouard, le phare de la pointe Petre, aujourd'hui désaffecté, se dresse à environ 12 milles de Picton. Haute de 62 pieds, la tour circulaire à paroi légèrement inclinée, est faite de moellons à assises régulières. Elle se termine par une corniche qui porte la plate-forme, de la même forme que la lanterne à 12 côtés. Ni la lanterne ni le plateau ne sont d'origine¹⁶. La lanterne originelle avait été fournie par un forgeron, du nom de Thomas Masson contre la somme de £164 10s. Le candélabre, les réflecteurs, les lampes et les glaces de la lanterne avaient été commandés à Boston. Les commissaires étaient très satisfaits du travail.

*The Commissioners have indeed great satisfaction in speaking favourably of the work of the Contractors, who are most respectable persons, and have performed their engagements in a very creditable manner. The tower is built in the most substantial manner, and cannot fail to endure for ages [. . .] The frame work of the Lantern fits together with uncommon neatness, and is secured in every respect better than any other Lantern that the Commission has seen.*¹⁷

Les commissaires jugèrent la tour de la pointe Petre plus solide que celle de l'île False Ducks. Le feu comprenait 11 brûleurs d'Argand avec des réflecteurs de 16 pouces, fixés dans un candélabre de métal, le tout complété de 11 brûleurs à vapeur de pétrole en cuivre. Cet équipement avait été fourni par Winslow Lewis de Boston pour la somme de \$522.65¹⁸. On dit que le phare de la pointe Petre avait une portée de 25 milles par temps clair.

Pointe Nine Mile

Le phare de la pointe Nine Mile situé à l'extrémité ouest de l'île Simcoe, est un phare de grand atterrissage pour les bateaux qui se dirigent vers le Saint-Laurent à partir du lac Ontario. Il est identique au phare de la pointe Petre, sauf qu'il ne mesure que 45 pieds de hauteur. On l'utilise d'ailleurs encore à l'heure actuelle. L'ancien axe du poids et les poids eux-mêmes sont encore en place, bien que la lanterne ait été remplacée à un moment donné. Ce phare est l'un des rares, à part les feux d'alignement à posséder un réflecteur ou un appareil catoptrique

composé de trois réflecteurs paraboliques en cuivre étamé à l'intérieur. Construit en 1833, il n'est pas surprenant que le mortier soit aujourd'hui mou et la conservation de ce phare exigera sans doute de gros travaux d'entretien. Deux traversiers mènent au site.

Presqu'île

Le phare de Presqu'île est un autre phare important, construit en 1840 sur la rive est du lac Ontario et encore utilisé aujourd'hui. Situé à trois milles de Brighton, il s'agit d'une construction en pierre, de forme octogonale, entièrement parée de bardeau et fixée sur une base de pierre recouverte, plus récemment, de béton¹⁹. Comme le montre la figure 58, la corniche présente un évasement prononcé, particulièrement remarquable du sol. À l'intérieur, le phare comprend cinq paliers reliés entre eux par des volées de marches très raides. À l'origine, le phare possédait une lanterne polygonale avec un garde-fou autour de la plate-forme d'observation, mais récemment, la lanterne a été remplacée par une balise rotative montée sur une charpente de bouée. L'arc gothique de la porte donne à l'ouvrage un petit air religieux.

Burlington

A Burlington, situé à l'extrémité ouest du lac Ontario, deux phares ont été construits dans les premiers temps: le premier qui date de 1838 existe toujours d'ailleurs, bien qu'il ait été retiré du service en 1961. Le vieux phare de Burlington, situé sur un canal connu sous le nom de «Burlington Cut» qui relie la baie de Burlington au lac, se vit, il y a quelques années, complètement dissimulé derrière la route surélevée de Burlington et adjacent à un pont levant. Aujourd'hui, le feu surmonte une tour en béton armé équipée également d'un radiophare et d'un feu de brume *Airchine*, à l'extrémité de la jetée. Ce vieux phare nous laisse encore admirer sa belle tour de pierre (fig. 59), légèrement conique, qui s'élève à environ 55 pieds²⁰, et qui est percée de quatre étroites fenêtres rectangulaires à la hauteur des paliers, qui permettent de juger de l'épaisseur des murs. La lanterne est, croit-on, d'une période plus récente. Le ministère avait décidé la démolition du phare, étant donné que son emplacement le rendait tout à fait inutile. Des protestations violentes émanant d'une association historique locale ont, jusqu'à maintenant, réussi à sauver la construction du pic des démolisseurs.

55 Croquis de l'ancien phare de la pointe Gibraltar. Situé dans l'île Toronto, ce phare est le plus vieux du Canada après celui de l'île Sambro. La ville de Toronto le maintient en excellent état même s'il ne sert plus. (Archives publiques Canada)

56 Phare actuel de la pointe Gibraltar. (Photo du fils de l'auteur.)

57 Phare de l'île False Ducks, lac Ontario, avant sa rénovation. (Canada. Ministère des Transports.)

58 Phare de Presqu'île, lac Ontario, aujourd'hui la lanterne a été enlevée et remplacée par un feu tournant d'aéroport. (Photo du fils de l'auteur.)

55



58



56



57



59 Phare de Burlington maintenant désaffecté.
(Canada. Ministère des Transports.)



60 Phare du Queen's Wharf, Toronto. Déplacé, de son site originel, il ne sert plus. (Photo du fils de l'auteur.)



61 Ancien phare près de la baie de la pointe Longue, lac Érié. Il sert aujourd'hui de maison d'été. (Photo du fils de l'auteur.)



Queen's Wharf

Un curieux vestige, mais joli, des premiers temps de Toronto est le tout petit phare du Queen's Wharf dont la date de construction remonte, selon la liste des phares du ministère de la Marine de 1864, à 1838 et selon l'association historique de Toronto, à 1861. Il s'agit d'une construction carrée de bois, à deux étages et à coins biseautés. Elle possède de larges avant-toits et sa hauteur, de la base au sommet ne dépasse pas 20 pieds. Ce petit phare a été déplacé d'environ 500 verges de son emplacement originel lorsque la municipalité a récupéré de grandes étendues de terrains au bord du lac en 1911. Son emplacement actuel, à l'intérieur de la boucle d'un rail de tramway, à l'intersection de la rue Fleet et du boulevard Lakeshore, se trouve à une bonne distance du port. Le phare n'a pas fonctionné depuis ce temps-là, mais il a été gardé en très bon état par la société historique de Toronto. La seule rénovation effectuée consista à remplacer certaines planches du revêtement et le parement, bien que le style originel ait été fidèlement respecté²¹.

Port Dalhousie

Le port de Port Dalhousie, sur la rive sud du lac Ontario, possède deux assez vieux feux de direction en bois. Construit en 1879, le phare principal avec sa tour carrée légèrement conique et sa lanterne vint s'ajouter aux autres exemplaires du même modèle. La porte, côté sud, surmontée d'une imposte, fait saillie sur le mur sous un joli toit en pignon créant une espèce de porche. Selon l'architecte, John Stevens, ce feu serait encore en bon état²².

Le feu de direction intérieur de Port Dalhousie, construit en 1852, consiste en une tour octogonale de quatre étages avec une lanterne à douze côtés. Les murs légèrement inclinés sont recouverts de bardeaux. Stevens doute fort que ce phare remonte à 1852, car son allure générale et sa conception remontent plutôt aux années 1870²³.

Lac Érié

Pointe Longue

Il n'est pas difficile de trouver, une fois dans les eaux peu profondes du lac Érié après avoir franchi l'escarpement du Niagara, l'endroit idéal pour un premier phare: il s'agit de la pointe Longue, grande flèche de sable avançant quelque 20 milles dans le lac, obliquement au rivage. Dès 1817 le lieutenant-gouverneur de la province mentionna la nécessité d'avoir un phare à cet endroit-là. La construction du canal Welland en 1829 accéléra la réalisation du projet, comme phare de grand atterrissage pour les navires se dirigeant vers l'entrée du canal.

De soudains et violents orages transformaient souvent le lac, peu profond, en furie. La pointe Longue était, à en juger par la description faite par les Américains auprès du ministre britannique à Washington, la scène de nombreux accidents.

*The navigating and commercial interests on Lake Erie sustain serious losses from the want of a Lighthouse on Long Point, in Upper Canada. This point stretches so far into the Lake that in violent storms vessels are unavoidably driven on to it in the night, and not only property, but the lives of mariners are lost. I understood last fall, that four of our vessels were driven onto this point in one storm; that a part of them went to pieces, and that the hands on board those wrecked perished.*²⁴

La question est allée jusqu'au *Foreign Office* et même jusqu'au parlement britannique. En mars 1829, on affecta la somme de £1000 au projet, entrepris par Joseph Van Norman and Brothers qui s'engagèrent sous contrat à construire un phare muni d'un feu pour la somme de £925, monnaie locale.

Le premier phare, d'une série de trois, sur la pointe Longue, commença à fonctionner le 3 novembre 1830. Il s'agissait d'une tour circulaire en pierre de 50 pieds de hauteur, dont les murs s'amincissaient de 5 pieds à la base jusqu'à 2 pieds au sommet. Elle était fixée sur une fondation de 30 pieds carrés, faite de deux rangées de chêne et de pin équarris sans doute jugée assez solide²⁵. Tant de soins, cependant, n'empêchèrent pas le travail de l'érosion qui, en 1838, avait presque complètement miné la construction. M. Ryerse, percepteur de douane à Port Dover qui entreprit la reconstruction du phare pour la somme de £1212, rendit compte des difficultés inhérentes au site, dans la lettre qu'il écrivit à l'inspecteur-général le 22 février 1839.

*Agreeable to your request I lay before you the state of the light house on Long Point. I suppose you are aware that [. . .] concerning the precarious state in which the light house was situated almost the whole time surrounded with water, partly undermined, entirely useless in stormy times, being unapproachable, and almost certain of falling in the lake in the spring, it being impossible to protect it with piles, it being founded on deep moveable sand, at the edge of deep water, the beach having disappeared and the water becoming deep for more than eighty yards after it was built.*²⁶

Les travaux du second phare de la pointe Longue commencèrent le 10 avril 1843 et furent terminés le 16 septembre de la même année. La tour était en bois, de forme octogonale, et de 60 pieds de hauteur; le feu originel fixe se composait de 16 lampes d'Argand. Les lampes, plus tard réduites à 6, furent équipées d'un dispositif de rotation et munies de réflecteurs de cuivre plaqués argent à l'intérieur²⁷. Pour conclure l'histoire de la pointe

Longue, disons que le troisième phare de ce site, une tour en béton armé de 102 pieds de hauteur, commença à fonctionner en mai 1916 et est encore utilisé à l'heure actuelle²⁸.

Mais avant de quitter la pointe Longue, maintenant un centre populaire de villégiature, soulignons qu'un quatrième phare a été construit en 1879 sur la bande de terrain qui sépare le lac de la baie Longue-Pointe (fig. 61). La tour carrée avec logement attenant est en pans de bois plâtrés à l'intérieur et recouverts de bardeaux à l'extérieur. La tour comprend un escalier à deux paliers menant à ce qui est maintenant un solarium car le feu a été retiré du service entre 1915 et 1920 et depuis, le phare sert de résidence. La véranda et la cuisine ont été rajoutées à la construction initiale. La lanterne a été retirée et, croit-on, remplacée par un solarium. Présentement, cet ancien phare sert de chalet d'été immense, qui peut accueillir confortablement plusieurs familles à la fois.

Ile Pelée

Le second phare construit sur la rive canadienne du lac Érié fut celui de la pointe nord-est de l'île Pelée. Erigé en 1833 dans la dangereuse passe Pelée qu'empruntaient des navires, de plus en plus gros, jusque dans les hauts lacs, le phare de l'île Pelée possédait un feu fixe d'une portée de 9 milles, dit-on. La tour ronde en pierre avait 40 pieds de hauteur²⁹. Malgré l'importance de ce phare pour la navigation, le premier a été négligé. En effet le feu a été détruit par les rebelles en 1837 et n'a pas été rallumé le printemps suivant. Cet été-là, une plainte sur le mauvais état du phare de l'île Pelée parut dans la correspondance officielle.

«The want of attention to the Lights upon this shore is a source of complaint among our traders, as they still pay the dues without reaping the benefit.»³⁰ L'année suivante, le phare laissait toujours à désirer, car le gardien n'était pas à son poste. En 1845 cependant, le *Board of Works* s'était assuré les services d'un gardien consciencieux, un marin allemand à la retraite³¹.

Malgré l'amélioration manifeste du phare de l'île Pelée à cette époque-là, il était devenu évident qu'il fallait un meilleur phare pour guider les navires dans le voisinage du dangereux haut-fond. Le mauvais état des fondations empêchait la rénovation de la tour d'alors. Le rapport sur les phares de 1845 de M. McIntyre souligna la nécessité d'une meilleure installation dans ce passage important:

This Channel is becoming of more importance every year; all vessels take it that are bound for the Upper Lakes. To make it navigable at all times a revolving light would be required on the outer end of Point aux Pelee not less than 70 feet high. [. . .]

*The improvement of the Channel is of the greatest importance and I would beg to call the attention of the Board to it, at as early a day as possible.*³²

Ce n'est qu'en 1861 cependant, qu'on construisit un phare considérablement amélioré sur la flèche Pelée, on l'installa sur un caisson rempli de pierres ancré loin de la côte. La tour, en bois, de 61 pieds de hauteur fut construite sur la rive et transportée sur le site. Le 3 novembre 1861, le nouveau feu, composé de 9 lampes à huile de charbon à mèche plate placées devant six réflecteurs commença à fonctionner³³. En 1902, ce phare céda la place à un phare conique fait de plaques d'acier et fixé sur un caisson d'acier rempli de béton et de pierres. Le nouveau phare alluma son puissant feu dioptrique de 3^e classe pour la première fois le 4 juillet. L'installation comprenait aussi une sirène de brume actionnée à la vapeur, ce qui indique bien l'importance de ce phare dans la passe Pelée³⁴.

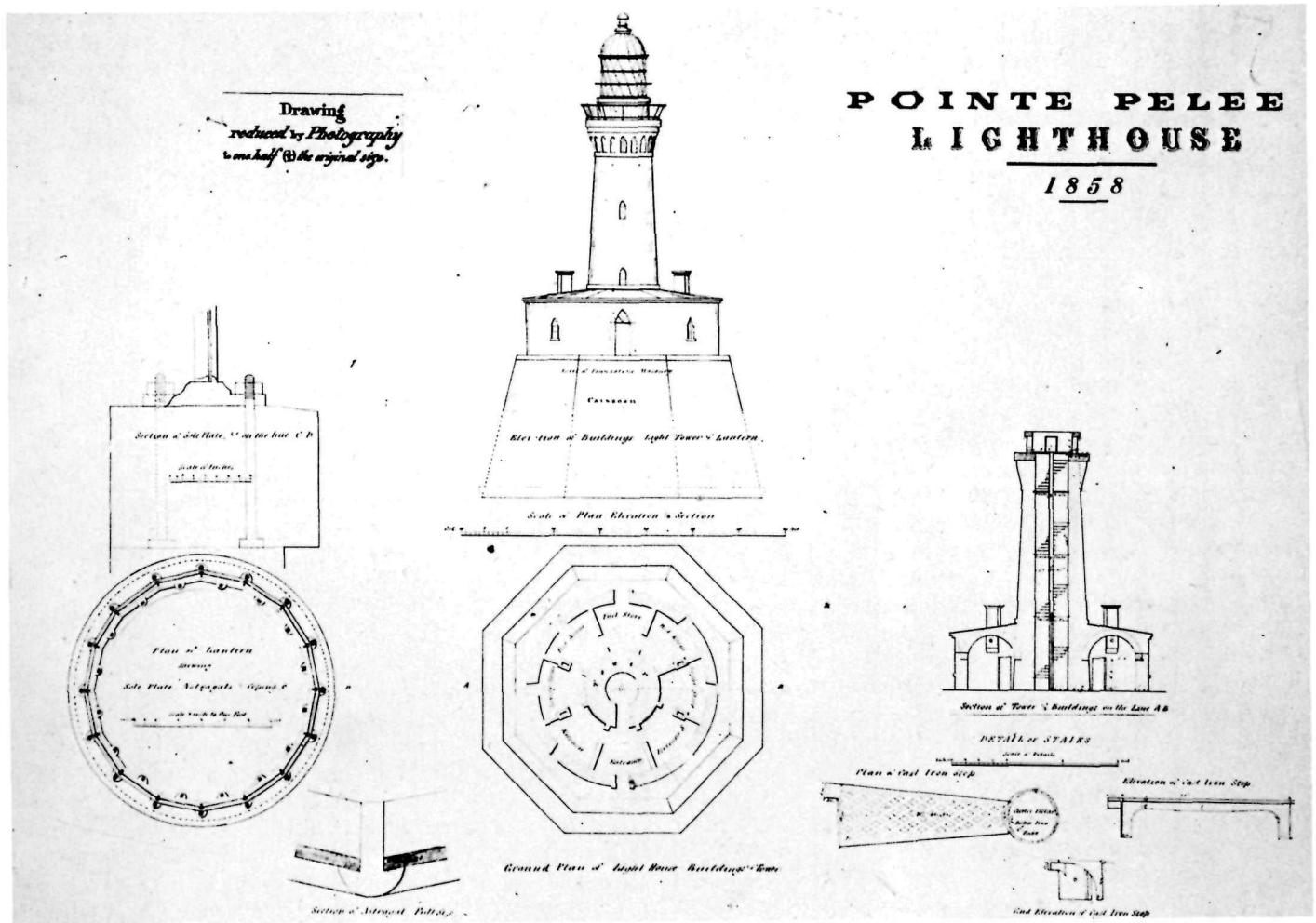
Rivière Thames

Avant de passer aux hauts lacs, nous aimerions parler d'un phare de forme curieuse construit en 1845 à l'endroit où la Thames méandreuse se jette dans le lac Sainte-Claire. La tour originale de moellons assisés était circulaire et légèrement conique. Plus tard, on augmenta considérablement sa hauteur. La tour, actuellement en mauvais état présente une légère inclinaison et sa maçonnerie se désintègre. Bref, il vaudrait mieux la démolir³⁵. Ce vieux phare constitue un des deux feux de direction destinés à guider les navires dans les environs d'une dangereuse flèche de sable. Son compagnon, construit en 1837 a récemment été remplacé par une tour en acier que l'on peut voir à l'arrière-plan droit de la figure 63. Les habitants de l'endroit ont plaidé en faveur de sa préservation à titre de bâtiment historique, mais il semble bien que l'état du phare n'en permette pas la restauration.

Lac Huron

Goderich

Le premier phare à être construit sur les rives du lac Huron fut le phare Goderich qui se dresse sur une falaise à plus de 100 pieds au-dessus du niveau du lac; cela se passait en 1847. S'élevant au milieu de ce qui est maintenant un parc, cette tour carrée et plutôt mastoc revêtue de pierres lisses disposées par assises régulières sert encore, avec son feu à vapeur de mercure, comme principale balise le long de la rive du lac Huron. En 1896, le support originel de la lanterne, en pierre, a été remplacé par une plaque de béton armé. La lanterne est également neuve³⁶.



Les tours impériales

En 1859, le ministère des Travaux publics terminait la construction d'une série de six élégants phares, très hauts et légèrement décroissants sur les rives du lac Huron et de la baie Georgienne contiguë. Ces tours circulaires de pierre qui ont toutes résisté au temps sont localement appelées, ainsi que dans le ministère, «tours impériales». Nous n'avons pas encore retrouvé l'origine de ce nom. Elles ont toutes certainement été construites par les autorités canadiennes. Elles sont peut-être de conception anglaise, et on entend souvent dire que les matériaux de construction vinrent de Grande-Bretagne, ce qui semble tout à fait invraisemblable. Au début, tous ces emplacements comptaient une maison, des remises et des dépendances exécutés avec les mêmes matériaux que les tours, mais, à plus d'un endroit, il ne reste que le phare. Voici les six endroits où se trouvent ces phares: la pointe Clark et l'île Chantry sur la rive est du lac Huron; l'île Cove au large de Tobermory à l'entrée de la baie Georgienne; l'île Griffith à l'entrée d'Owen Sound, ainsi que Nottawasaga et l'île Christian au sud de la baie Georgienne.

A l'exception du phare de l'île Christian qui ne mesure que 60 pieds de hauteur, les cinq autres tours dépassent toutes 85 pieds. Les six phares blanchis à la chaux sont munis de lanternes rouges polygonales faites de fer coulé. Le puissant feu de 2^e classe de l'île Nottawasaga a été dernièrement remplacé par une balise à acétylène (de type AGA) installée dans l'appareil optique original; cette dernière donne un feu plus faible que l'ancienne installation. Il semblerait qu'un feu très puissant ne soit plus nécessaire à l'entrée du port de Collingwood.

Des six phares, le premier au sud, celui de la pointe Clark à environ 20 milles au nord de Goderich, se trouve sur une rive basse; le choix de son emplacement a été dicté par la présence d'un dangereux haut-fond à deux milles de la rive à cet endroit. La tour de la pointe Clark, qui compte neuf étages jusqu'à la lanterne, a des murs de calcaire légèrement inclinés dont l'épaisseur passe de cinq pieds à la base à deux au sommet. Elle mesure 87 pieds de hauteur, anémomètre compris. A l'extérieur, les pierres sont disposées par assises de 19 pouces, alors que l'intérieur est revêtu de pierres plus petites. Selon nous, c'est dans le rapport Stokes que l'on rend le plus bel hommage aux constructeurs de ces phares d'exceptionnelle qualité. En voici un extrait: «The rugged stone walls are solidity and durability – the functional tradition of the nineteenth century being worked out in picturesque forms.»³⁷

Une belle gargouille en forme de tête de lion invisible du sol, mais mentionnée par Stokes, témoigne d'une époque moins utilitariste que la nôtre.

Contrairement à nombre de vieux phares, celui-ci a conservé sa lanterne originelle comme d'autres peut-être dans la série. Les six phares étaient munis d'un appareil dioptrique du dernier modèle, soit un feu de 2^e classe à la pointe Clark, l'île Chantry, l'île Cove et Nottawasaga, de 3^e classe à l'île Griffith et de 4^e à l'île Christian³⁸.

A quelques milles au nord dans l'île Chantry, juste au sud de la ville de Southampton, se dresse un phare semblable qui a pour but, une fois de plus, de faire éviter un dangereux haut-fond aux navires³⁹. L'île Chantry est inhabitée et par conséquent fut la scène de nombreux cas de vandalisme. Le logement menace de tomber en ruine. Les ingénieurs du ministère envisagent la démolition du phare en raison du coût élevé de son entretien et son remplacement par une simple tourelle d'acier. Le phare de l'île Chantry, bien qu'élégant et impressionnant, appartient à un type unique et est difficile d'accès.

Le lecteur remarquera peut-être une ressemblance d'architecture entre les six phares du lac Huron et ceux construits sous les auspices des mêmes autorités dans le golfe Saint-Laurent et la région du détroit de Belle-Isle, vers la même époque (1858) – pointe Amour, pointe Ouest d'Anticosti et Cap-des-Rosiers – qui dépassent tous cent pieds de hauteur.

Chenal Killarney

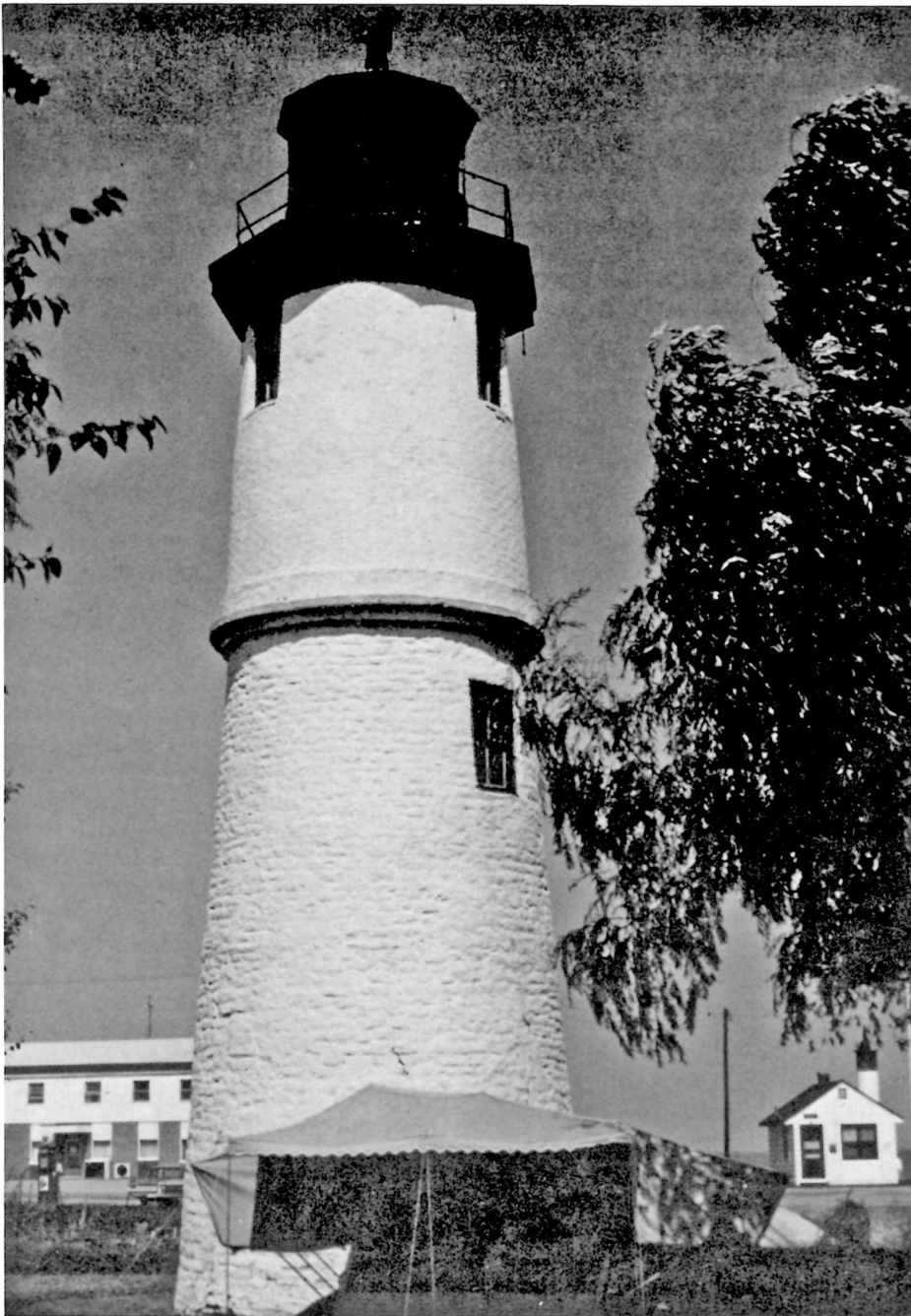
Les deux petites constructions de bois, carrées avec des parois inclinées en forme de poivrière, situées à l'entrée du chenal Killarney au nord de la baie Georgienne furent probablement les premiers phares à entrer en service aux débuts du nouveau dominion. Leurs feux tournants s'allumèrent pour la première fois le 27 juillet 1867⁴⁰. De modèle identique, le phare montré à la figure 70 se trouve à la pointe Red Rock à l'entrée est du chenal. La petite tour possède un demi-étage en-dessous du support de feu qui s'évase suffisamment pour former une corniche à la plate-forme. La lanterne est du modèle polygonal habituel. A une date ultérieure, les deux phares ont été convertis en feux de direction pour indiquer la bonne route d'entrée dans le chenal Killarney.

Île Lonely

Il existe dans la région du lac Huron, trois autres phares qui, par leur âge, sont dignes de mention en dépit de leur architecture d'un modèle courant. Le phare de l'île Lonely, qui porte bien son nom, a été construit en 1870 dans la partie nord de la baie Georgienne. Tour en bois à huit côtés, à parois déclinantes et munie d'une lanterne circulaire rouge, cette construction présente à l'heure actuelle peu d'intérêt si ce n'est qu'elle est centenaire et qu'elle est située, semble-t-il, dans un endroit très exposé⁴¹.

63 Feu de direction de la Thames. (*Canada. Ministère des Transports.*)

63

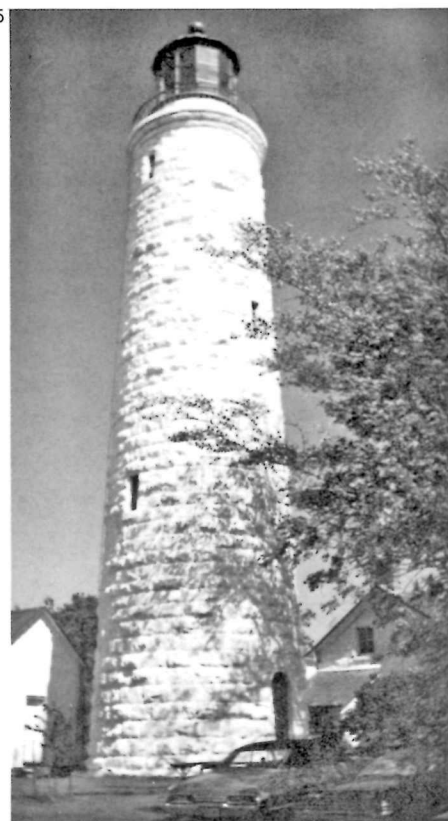


64 Phare de Goderich, le premier sur le lac Huron.
(*Photo du fils de l'auteur.*)

64



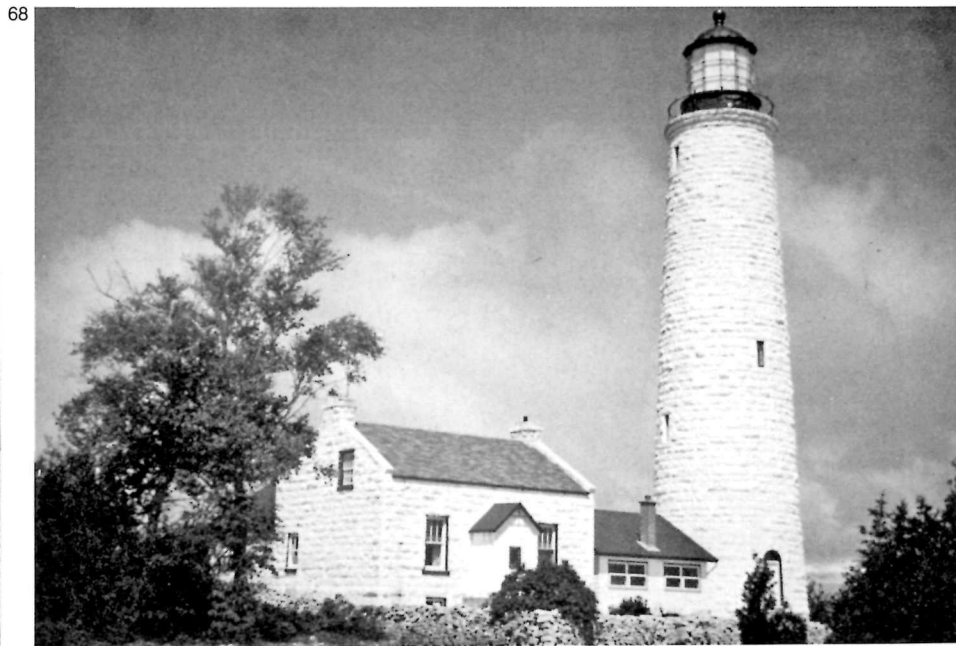
65



66 Phare du port de Southampton. (Canada. Ministère des Transports.)



68 Phare de l'île Cove. (Canada. Ministère des Transports.)



70 Phare de la pointe Red Rock, marquant l'entrée du chenal Killarney. (Photo du fils de l'auteur.)

67



69



70



Gore Bay et île Strawberry

Les phares de Gore Bay et de l'île Strawberry (fig. 73 et 74) remontent à 1879 et à 1881 respectivement. Ils ont tous deux la forme bien connue de tours carrées légèrement décroissantes avec un logement adjacent et sont fixés sur des fondations de pierre. Le phare de l'île Strawberry, de 40 pieds de hauteur, a deux étages à l'intérieur de la tour, alors que la tour de Gore Bay, un peu plus basse, n'en a qu'un. Dans les deux cas, la lanterne polygonale est montée sur un support carré légèrement surplombant.

Lac Supérieur

Quebec Harbour et île Porphyry

Le lac Supérieur, le plus grand des Grands Lacs situé au nord des quatre autres, passe pour la plus importante étendue d'eau douce du monde et pourtant il ne possède que peu de phares d'intérêt historique, et ceux qu'il possède se trouvent généralement au large, à des endroits inaccessibles. Le premier phare a été construit en 1872 à Quebec Harbour dans l'île Michipicoten. Comme on peut le voir à la figure 75, l'installation consistait en une maison de bois d'un étage avec un feu de direction dans l'embrasure d'une lucarne. L'installation actuelle de Quebec Harbour répond encore à cette description dans la liste courante des phares⁴². Le deuxième phare des rives du lac Supérieur a été construit sur l'île Porphyry en 1873, à l'entrée de la baie Black aux alentours de Port-Arthur (Thunder Bay). Ce phare a été remplacé.

La construction de phares sur le lac Supérieur s'exécuta surtout pendant les 30 ou 40 dernières années: il s'agit principalement de feux sur pylônes métalliques et de feux sur perche ou mât.

Haut Saint-Laurent

Étant donné que la construction de phares dans le haut Saint-Laurent suivit d'assez loin celle des phares du lac Ontario, nous donnons sa description après celle des Grands Lacs. En fait, les premiers phares du haut Saint-Laurent datent de la même époque que ceux du lac Huron.

Le premier phare du haut Saint-Laurent à être construit sur la rive basse du paisible lac Saint-François fut celui de la flèche Lancaster, qui date de 1844. Ce dernier, selon les dires du dépôt fédéral des phares était une tour carrée, de 20 pieds, d'un type courant dans les eaux intérieures. Il se dresse toujours au même endroit, quoique non utilisé. Un phare de modèle semblable mais deux fois plus haut a été construit sur l'île Cherry en 1847; il

n'est plus répertorié. Une tour carrée, en bois, fit son apparition sur l'île Magee en 1848, et on installa une lanterne sur le toit d'une maison à Coteau-Landing la même année⁴³.

Vers 1855, l'apparition du bateau à vapeur de rivière et son utilisation croissante la nuit nécessita le balisage du complexe réseau de chenaux traversant la belle région des Mille Îles. On construisit une série de neuf petits phares, tous du même modèle carré à parois déclinantes aux endroits suivants: haut-fond Cole, île Grenadier, Fiddler's Elbow, île Lindoe, haut-fond Jack Straw, île Spectacle, rocher Red Horse, île Burnt et île Gananoque; selon un rapport officiel, datant de 1855, cette partie du fleuve était aussi illuminée qu'une rue⁴⁴.

De tous ces petits phares, seul celui du haut-fond Cole se dresse encore, bien qu'inutilisé. Le phare du rocher Red Horse, que l'on peut sans doute considérer comme typique des voies maritimes intérieures, a survécu jusqu'en 1968. Construit en 1855, il était installé sur des piliers enfoncés dans le lit du fleuve. La tour en bois, de 26 pieds de hauteur et à parois inclinées de 12 pieds de largeur, était revêtue d'étroites planches à clin et surmontée d'une corniche non ornée. La lanterne octogonale reposait sur une boîte carrée de 4 pieds. Sa coupole en aurait été en accolade⁴⁵. Bien qu'on le signale en bon état, le petit phare, ayant alors plus d'un siècle, a depuis cédé le pas à une tour circulaire métallique, économique et fonctionnelle comme on en voit tant maintenant dans les voies maritimes intérieures.

On trouve un vestige de ces petits phares, qui remonte à 1874 et que l'on croit originel, à la pointe Knapp sur la rive nord de l'île Wolf. Sa lanterne a été remplacée par une armature de bouée en acier sur laquelle on a monté une balise rotative.

Après la Confédération, le secteur de Prescott exprima le besoin d'avoir un phare. En 1873, le ministère de la Marine acheta un ancien moulin à vent situé un mille en aval de Prescott et le fit convertir en phare pour la somme de \$3266.27. La lanterne située au sommet de la tour de pierre (62 pieds de hauteur) abritait à l'origine quatre lampes à huile (kérosène) à mèche plate placées devant des réflecteurs de 16 pouces, qui donnaient un feu fixe blanc⁴⁶. Le phare de la pointe Windmill fonctionne encore à l'heure actuelle et possède un feu dioptrique de la 5^e classe.

Bien que le phare serve aux navigateurs depuis bientôt un siècle, son intérêt réside plutôt dans son ancienne fonction. Ce fut ce moulin à vent qui donna son nom à une opération décisive, entreprise par un jour froid et sombre de novembre 1838 au cours duquel une troupe américaine d'aventuriers, sous les ordres d'un aristocrate polonais, subit une cuisante défaite aux mains d'une troupe composée de soldats réguliers britanniques, de fusiliers marins et de miliciens canadiens. Les Américains se

71 Phare de l'île Clapperton. (Canada. Ministère des Transports.)



73 Phare de Gore Bay. (Canada. Ministère des Transports.)



74 Phare de l'île Strawberry. (Canada. Ministère des Transports.)



72



75



réfugièrent dans le moulin à partir duquel ils défièrent les assiégeants jusqu'à ce qu'un renfort d'armes arrive de Kingston les forçant à se rendre. Une plaque commémorative fixée dans le mur du phare et donnée par une association de patriotes polo-américains en mémoire de l'infortuné Von Schoulz témoigne bien des relations amicales qui existent depuis si longtemps le long de la frontière non gardée.

Le littoral du Pacifique

La colonisation du beau littoral accidenté du Pacifique suivit de loin celle de la côte atlantique. Le capitaine James Cook, célèbre navigateur, débarqua dans l'île de Vancouver en 1778. Cependant ce ne fut que vers 1850 que l'île put, grâce à sa population, être proclamée colonie de la Couronne. En 1858, la ruée vers l'or du Fraser entraîna avec elle la première vague de colons blancs, dont beaucoup n'étaient que de passage, dans les terres intérieures. Il est donc peu surprenant que les phares, ainsi que les multiples autres aspects de la colonisation apparurent là beaucoup plus tard que sur le littoral atlantique, dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Au moment de son entrée dans la fédération canadienne en 1871, la côte montagneuse de la Colombie-Britannique ne possédait que deux phares et un bateau-phare, ce dernier se trouvant à l'embouchure du Fraser. Les phares de Race Rocks et de Fisgard, tous deux entrés en service en 1860, fonctionnent toujours de nos jours bien que le dernier appartienne maintenant à la Couronne.

Ile Fisgard

Le phare de l'île Fisgard à l'entrée du port d'Esquimalt comprend une tour circulaire en brique de 56 pieds de hauteur avec une maison attenante. Il était muni d'un appareil dioptrique de 4^e classe avec une lampe à huile (kérosène)¹. En 1872, la tour nécessitait d'importantes réparations en raison de la mauvaise qualité de la brique utilisée pour sa construction. En guise de solution, on décida de recouvrir toute la tour d'une généreuse couche de ciment Portland recouverte de trois couches de la meilleure peinture blanche. On installa également de nouvelles fenêtres. La saison suivante, en 1873, ces réparations qui maintinrent la construction en bon état pendant près d'un siècle, étaient presque terminées².

Race Rocks

Pendant nombre d'années, en fait jusqu'à la construction d'un important feu de grand atterrissage à pointe Carmanah en 1891, le phare de Race Rocks de 102 pieds de hauteur, qui commandait le détroit Juan de Fuca à l'extrémité sud de l'île de Vancouver, passait pour le plus important de la province. Le feu originel fonctionnait à l'huile de colza et plus tard (1898) à l'huile de foie de loup marin avec un appareil catoptrique à longue focale – appareil qui, selon la dernière liste des phares, est toujours utilisé à l'heure actuelle avec une source lumineuse électrique. Cependant, cet appareil optique, plutôt démodé, n'est pas d'origine, car le feu à éclats de 2^e classe portait la mention «dioptrique» dans le rapport de 1871–1872³. Il a probablement été remplacé

après l'installation du phare de la pointe Carmanah, ultérieurement.

Une fois de plus cependant, comme pour le phare de l'île Fisgard, on « paya » l'économie réalisée à la construction par l'entretien ultérieur. Construite de grès, la tour de Race Rocks donna, en l'espace de 20 ans, de sérieux problèmes. En effet, le grès avait été extrait, à très peu de frais pour l'entrepreneur, d'endroits situés en-deçà de la marée haute ce qui donna une qualité inférieure de pierre. En 1878, un expert-conseil déclara que la tour était en si mauvais état qu'il vaudrait mieux la démolir et la reconstruire⁴. Une telle solution ne s'avéra pas nécessaire et les mesures prises quelles qu'elles furent, se révélèrent efficaces puisque la construction est encore debout de nos jours, plus d'un siècle plus tard.

Pointe Atkinson

Avec seulement les deux phares antérieurs à la Confédération sur le littoral de la province en 1872 et peu de choses entreprises dans le cours de la première année, l'agent de la Colombie-Britannique conclut amèrement dans son rapport que la politique du ministère de la Marine à l'égard de la côte du Pacifique, se caractérisait certes par la parcimonie⁵. Les marins, qui avaient bien accueilli le phare de Race Rocks n'en firent pas autant pour son contemporain de l'île Fisgard.

En 1875, on construisit le troisième phare de la côte pacifique à la pointe Atkinson à l'entrée nord de la petite baie Burrard aux abords extérieurs du port de Vancouver. Il a été remplacé en 1912 par le phare actuel. Le contrat de \$4250 avait été passé avec un certain Arthur Fenny. La tour hexagonale de 60 pieds de hauteur avec six contre-boutants extérieurs offrait de sa lanterne circulaire un puissant feu à lentilles de 3^e classe, qui dominait la pleine mer de 108 pieds. Les autorités locales nous informent que le phare est encore en très bon état.

Île Berens et île Entrance

L'année suivante, en 1876, il y eut deux phares de plus en service: celui de l'île Berens à l'entrée du port de Victoria, le 5 mars, et celui de l'île Entrance aux abords de Nanaimo, le 8 juin. Le phare de l'île Berens, une tour carrée en bois, de 30 pieds de hauteur, munie d'un appareil catoptrique montrait un feu bleu fixe. Le coût total de l'installation, logement compris, s'éleva à \$3218.38⁶. Le phare en question n'existe plus, ayant été remplacé par un feu sur perche qui remplit la même fonction. Par contre, le phare de l'île Entrance, qui comprend une lanterne octogonale montée sur le toit d'une maison de bois carrée⁷, est, se-

lon nos sources, encore debout et constitue par conséquent un des trois vestiges de plus de 90 ans sur la côte.

Avec la construction des deux derniers phares, il y avait alors, en tout, le bateau-phare du fleuve Fraser inclus, un total de sept phares sur la côte pacifique. A l'exception des installations de Fisgard et de Race Rocks, on utilisa principalement le kérosène comme combustible sur la côte.

Cap Beale

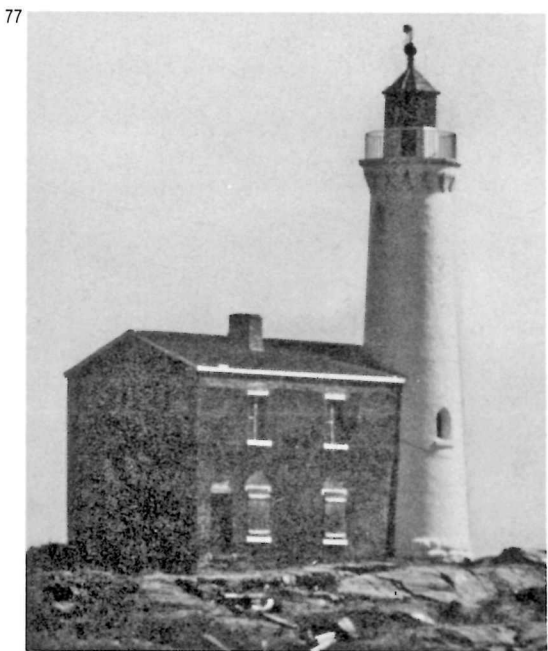
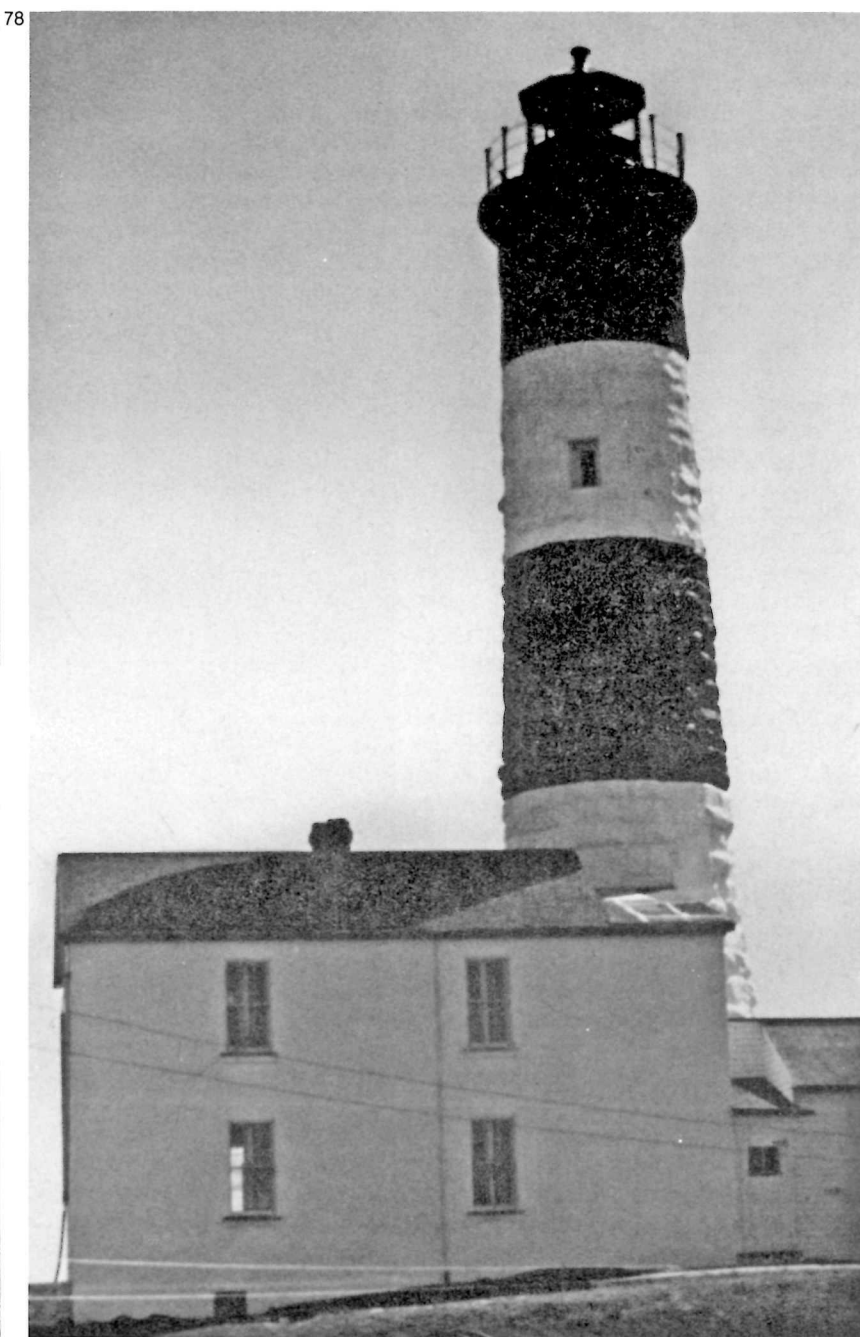
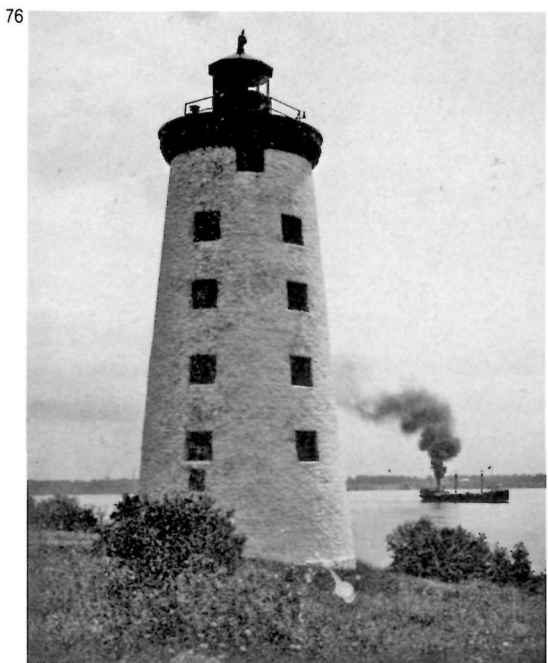
On n'avait pas négligé la côte de l'île de Vancouver qui donne sur le Pacifique. Le jour du huitième anniversaire de la Confédération en 1874, on mit en service le phare du cap Beale, tour carrée munie d'un feu catoptrique tournant. Le plan focal de ce feu se trouvait à 160 pieds au-dessus de la mer et le feu avait une portée de 19 milles par temps clair. Le premier gardien de phare du cap Beale, un dénommé Robert Westmoreland, touchait un salaire de \$700 par an⁸. Les ingénieurs du ministère prétendaient que le feu du cap Beale, à environ 100 milles au nord de Victoria, était supérieur à l'important feu de grand atterrissage américain construit au cap Flattery en 1857⁹ à l'entrée sud du détroit Juan de Fuca. Le premier phare du cap Beale a été remplacé par une tour métallique à claire-voie.

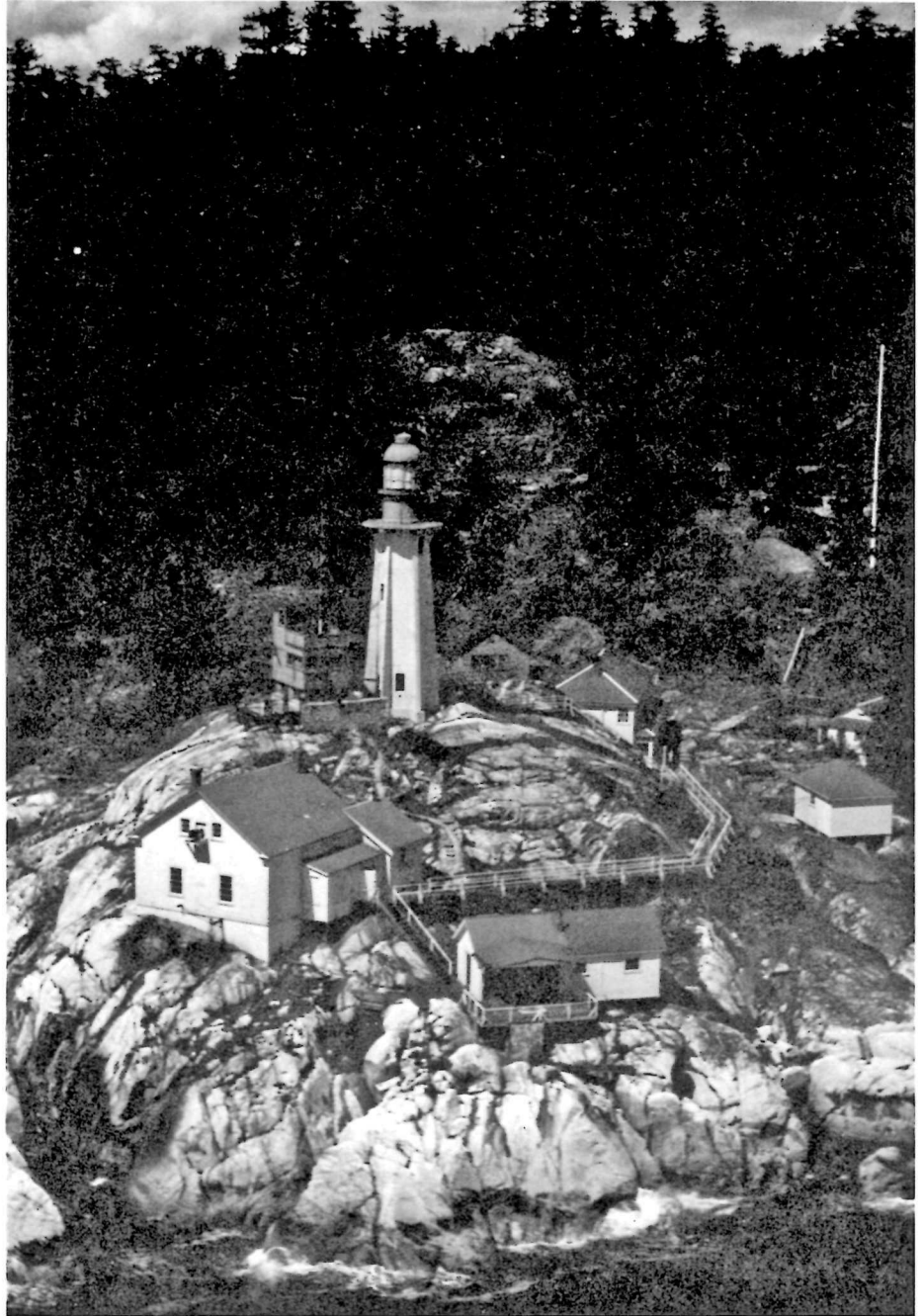
Le débarquement de matériaux, d'approvisionnements et d'appareils sur le littoral escarpé, souvent dans une mer assez agitée, était un travail périlleux fréquemment confié, comme au cap Beale, aux Amérindiens de la côte pour qui la mer n'avait plus de secret. Ces derniers obtinrent un bon prix pour leurs services, et à juste titre! L'agent de Victoria, dans son rapport de 1874, traite à la fois du coût élevé de la construction et de la main-d'oeuvre sur la côte, et nous révèle aussi son attitude envers les Amérindiens, qui aurait été courante à cette époque. *I apprehend that the custom of this country and the emoluments paid to individuals for their services contrast more strangely with that of similar services in the Eastern Provinces. Even the natives are imbued with a notion of their own value, and as this paragraph more particularly refers to Cape Beale [. . .] I must beg permission to relate a circumstance that actually transpired in Barclay Sound in the month of June, 1874 [. . .] The landing at the lighthouse is nearly always bad, and sometimes dangerous, but the sea-coast Indians are very expert in handling their canoes and it is considered safer to entrust property or life to the care and management of the natives than to risk the same in frequently very inferior boats [. . .] The Indian trader being on board, I requested him to find out what they expected for the service, and he informed me that each man in either of the two canoes must be paid six dollars, and three dollars for each canoe. This*

76 Phare de la pointe Windmill. (Canada. Ministère des Transports.)

78 Phare de Race Rocks, détroit Juan de Fuca. (Canada. Ministère des Transports.)

77 Phare de l'île Fisgard. (Canada. Ministère des Transports.)





appeared to me simply extortionate, and in an angry moment I threatened to take the schooner through the surf and land it myself. This they knew to be almost a physical impossibility, and quietly retorted that they thought I could not do that but I might try if I liked. I remonstrated, and tried to reason with them but all to no purpose; they knew that I was more or less dependent on them, and were sharp enough to know how to make me pay for it [...] I also explained to them that the Government would be writing angrily to me for paying such exorbitant sums. Well, they replied, can't you ask them how could you help it? I ultimately agreed to pay them each \$4.50 and \$3.00 each for the two canoes and after some considerable time had passed they consented to my terms.¹⁰

Sand Heads

En 1879, la coque du bateau-phare du Fraser rongée par la pourriture sèche, n'était plus réparable. On décida donc de le remplacer par un feu en mer installé sur une fondation de piliers d'acier boulonnés. Un dénommé Thomas McKay de New Westminster reçut le contrat de construction dont la somme s'élevait à \$9500. Les travaux avancèrent lentement à cause de la difficulté à trouver une fondation ferme. Les travaux commencés en 1882, le phare entra finalement en service en mai 1884. La tour, à six côtés, recouverte de bardeau avait 49 pieds de hauteur. Elle était munie d'un feu dioptrique de 3^e classe et d'une cloche de brume qu'on utilisait par temps bouché¹¹. Ce phare de forme curieuse, un des premiers construits en mer et le premier de la côte pacifique, n'existait plus en 1956. En effet cette année-là, il fut remplacé par une construction rectangulaire en aluminium installée sur une jetée assise sur des piliers d'acier.

En 1890, il y avait 11 phares sur la côte du Pacifique et des signaux de brume actionnés à la vapeur à Race Rocks, l'île Discovery et à la pointe Atkinson¹².

Pointe Carmanah

L'important phare de grand atterrissage pour les vaisseaux en provenance de l'Orient dont la construction sous contrat devait se terminer en décembre 1890 à la pointe Carmanah sur la côte sud-ouest de l'île Vancouver, n'entra en service que le 15 septembre 1891. Il s'agissait d'une tour en bois, de 46 pieds de hauteur avec une habitation attenante, construite sur un promontoire. Son feu dominait la mer de 173 pieds. Cette station comprenait une installation radio «navire-terre» (connue comme une station côtière), et une liaison téléphonique avec le cap Beale, situé un peu plus haut sur la côte. Le coût total du projet s'éleva à \$15 220.89¹³. Le phare originel a été remplacé.

Au tournant du siècle, avec les nouvelles installations de l'île Pointer, de Fitz Hugh Sound et de la pointe Dryad à la fin de 1899, la côte du Pacifique comptait 26 phares et six signaux de brume¹⁴. Les tours de bois avec les logements adjacents étaient courantes le long de la côte pacifique, sans doute à cause de l'abondance du bois et du grand nombre de scieries sur le littoral densément boisé.

Pointe Brockton

Le phare de la pointe Brockton, dans le port de Vancouver, une tour carrée de 42 pieds construite en 1890, présente un intérêt plus personnel que technique: en effet le premier gardien, le capitaine Jones, tout en assumant bien ses fonctions, réussit à mener sa propre entreprise assez considérable d'ailleurs sur le terrain même. Personne ne voyait une telle chose d'un mauvais oeil tant que le travail n'en était pas gêné. Son successeur, un dénommé John H. Walsh, dans un effort de revalorisation de ce modeste phare (et de voir son salaire augmenter), entretint une longue querelle, par courrier, avec son supérieur immédiat à Victoria, n'hésitant pas à passer au-dessus des autorités locales. Dans une lettre adressée à la Commission de la fonction publique en 1926, il décrit par le menu les activités dans lesquelles s'était lancé son prédécesseur.

Capt. Jones was mostly concerned with his farm, a good parcel of land in Stanley Park which was always a perquisite of his office. At one time he kept horses, cattle and goats; at another he bred rabbits, chickens, ducks, pheasants, pigeons etc. In recent time he cultivated roses and various kinds of flowers, and his income from this source was up to \$1500 a year. He also had trees, canes, bushes and brambles which produced a great variety of fruit, including apples, pears, cherries, plums and six different sorts of berries and currants.

For a long time the Vancouver Board of Park Commissioners coveted this parcel of lighthouse ground – the perquisite of the lightkeeper who was getting a small salary; and about 8 years ago the Government of the day actually agreed to give it to the city, together with \$15,000 to pull down all the out-buildings and put the place in shape. However, Capt. Jones protested so effectively that the transfer of the property was cancelled and he continued in possession.¹⁵

Il semblerait également que Jones ait été un viculteur amateur bien connu. Finalement, Jones obtint le poste de commissaire du parc, et profita ainsi des services de l'horticulteur du parc, sans parler des plantes et des arbustes qu'il ajouta à ce qu'il possédait déjà. Son successeur conclut: «Capt. Jones was

an oldtimer, a very good sort, and he was able to take a great many liberties which would not be tolerated in my case.»¹⁶

Il ne faudrait cependant pas considérer le premier gardien du phare de la pointe Brockton uniquement comme un excentrique. En 1907, il aurait sauvé la vie de 16 personnes, y compris l'ingénieur du vapeur *Chehalis* qui entra en collision avec le bateau *Princess Victoria* du Canadien Pacifique. A sa retraite, le capitaine Jones reçut la «médaille du service impérial» des mains du roi lui-même en 1925¹⁷. Le courage et le dévouement de Jones se retrouvèrent chez maints autres gardiens de phare.

Cap St. James

Au début de 1913, le ministère de la Marine entreprit un projet difficile au cap St. James, à l'extrémité sud des îles de la reine Charlotte. Comme c'était un endroit retiré, à plusieurs centaines de milles des habitations, le ministère décida d'exécuter lui-même le projet plutôt que de faire appel à un entrepreneur. Le coût ne devait pas dépasser \$26 500. Outre la tour en béton armé, octogonale, de 44 pieds de hauteur, qui dominait la pleine mer de 279 pieds, la station comprendrait une maison de bois avec dépendances, soit un entrepôt de pétrole et une remise à bateaux¹⁸. L'appareil dioptrique de 3^e classe, d'une intensité de 100 000 bougies avait une portée de 24 milles et devait commencer à fonctionner vers le 15 février 1914¹⁹.

Île Triple

Le phare de l'île Triple (fig. 81) près de Prince-Rupert constitua certainement une des constructions les plus risquées jamais entreprises au Canada, rivalisant sur ce point avec les rochers aux Oiseaux. Le premier entrepreneur, Snider Brothers and Brethour de Vancouver abandonna le contrat, en disant que le projet était irréalisable. Monsieur J.H. Hildritch, de Prince-Rupert, soumit alors un autre contrat pour la somme de \$33 500 au cours de l'été 1919 et qui fut accepté par le ministère de la Marine. Après avoir examiné le site de plus près, l'entrepreneur en question accusa le ministère de n'avoir accordé aucune attention, en choisissant cet emplacement, aux risques que courrait l'équipe de construction sur cette minuscule île exposée à tous les vents. Il suffisait qu'un fort vent d'ouest conjugue ses efforts aux marées d'équinoxe pour que la mer inonde l'îlot rocheux balayant tout sur son passage. Selon les termes de l'entrepreneur, les deux îlots de l'ouest étaient tellement balayés par la mer qu'aucune construction temporaire ne tiendrait longtemps²⁰. Dans la suite de sa lettre au représentant de la marine du ministère à Victoria, il disait:

*Had the storms of 1919 been of the same nature and direction as were the storms of November, 1920, seventeen men and myself would have been swept off the rock without even a fighting chance for our lives [. . .] Three times in October and November the seas broke in the end of the cook house, once while we were eating breakfast; pouring in about eighteen inches above the height of the table, sweeping everything before it and drenching the men.*²¹

Le très mauvais temps qui sévit en octobre 1919 causa la perte de 19 000 pieds-planches de bois et, à la fin du mois, celle d'une gabare chargée de provisions, de quincaillerie et de gravier. Outre l'augmentation du coût de main-d'œuvre, endémique sur la côte du Pacifique, l'entrepreneur avait, cela va de soi, beaucoup de difficultés à garder ses hommes dans de telles conditions quel que soit le prix offert. Nombre d'hommes qu'il employa à l'île Triple venaient d'être rapatriés des tranchées de France qui, selon certains, auraient été moins pénibles que ce projet. Quoi qu'il en soit, il est tout à l'honneur de l'entrepreneur de n'avoir perdu aucune vie humaine durant la construction de ce phare commencée le 4 août 1919 et terminée deux jours avant Noël 1920. La tour de béton armé, de 76 pieds de hauteur, qui s'élève à un coin de la construction rectangulaire abritant le signal de brume et les appartements du gardien, possédait un appareil dioptrique de 3^e classe. Évalué à une intensité de 400 000 bougies, le faisceau de ce puissant feu balayait l'horizon 97 pieds au-dessus de la pleine mer. Le brûleur à incandescence à vapeur de pétrole, de 55 millimètres, devait être allumé pour la première fois le jour du Nouvel An 1921²².

Hildritch encourut des pertes à la suite du contrat, bien qu'il fut partiellement remboursé plus tard. Il avait cependant la satisfaction d'avoir accompli un exploit, en quelque sorte, dont il s'enorgueillissait à juste titre.

*But what seemed at one time an almost impossible job is completed, and from reports I have received from sea-going men who visited it, the work will compare favorably with any light station on the Pacific Ocean. It is a structure worthy of your Department and a monument to myself and employees.*²³

Situé à 54° de latitude nord, le phare de l'île Triple est l'un des quelques phares canadiens si près du pôle, à part les tourelles métalliques à claire-voie et celles d'aluminium que l'on rencontre sous les latitudes plus hautes du détroit d'Hudson et du Mackenzie. Ces installations remplissent la même fonction, mais ne sont pas des phares à proprement parler.

80 Phare de l'île Entrance. (Canada. Ministère des Transports.)



81 Phare de l'île Triple, construction moderne sur un site très difficile d'accès. (Canada. Ministère des Transports.)





Les eaux subarctiques: détroit et baie d'Hudson

La navigation commerciale se manifesta tardivement dans les froides eaux désolées de la baie et du détroit d'Hudson, qui avaient jusqu'alors été la chasse gardée des navires d'exploration et d'approvisionnement de la compagnie du même nom. Pour cette raison, les aides visuelles à la navigation n'ont assumé qu'un rôle secondaire par rapport aux aides électroniques.

Le phare type – une solide tour de pierre, de maçonnerie ou de bois, ou tout simplement une maison surmontée d'une lanterne – n'a jamais atteint ces latitudes nord. En effet le transport de la pierre ou du bois dans ces endroits retirés aurait été trop onéreux et, de toute manière, la présence du pergélisol pose un problème majeur pour les fondations. Dans ces régions sub-polaires, les feux sur perche, puis les tours métalliques à claire-voie et les tours d'aluminium firent office de phare. Bien que ces aides visuelles n'aient pas beaucoup d'intérêt historique, si elles en ont, il faut pourtant en parler brièvement pour compléter notre inventaire descriptif des phares du Canada.

Premières aides à la navigation dans le détroit d'Hudson

La navigation commerciale attendit la réalisation du chemin de fer de la baie d'Hudson jusqu'à Churchill, projet entrepris en 1911 et terminé seulement en 1931, avant d'emprunter la route du nord plus longue de 200 milles environ que la voie du Saint-Laurent. De Churchill, le blé des prairies canadiennes pouvait être acheminé jusqu'aux îles britanniques pendant la courte saison de navigation de deux mois. Par anticipation prématurée de la construction du chemin de fer à travers plus de 500 milles de rochers et de tourbières, le ministère de la Marine, pendant la saison 1913–1914, installa dix feux à acétylène (type AGA), montés sur perche le long des rives du détroit d'Hudson pour un peu moins de \$69 000. Ces feux se passaient de garde pendant la courte saison de navigation¹. Bien que ces balises se trouvaient seulement à cinq ou six pieds du sol, nombre d'entre elles furent emportées par les fréquents coups de vent qui ravageaient la région. Ce premier effort de balisage du détroit d'Hudson ne fut pas couronné de succès.

Les aides radio

Comme nous l'avons déjà dit, la radio assumait un rôle de première importance entre les deux guerres mondiales. Dans les eaux septentrionales, on préféra les radiophares et les stations goniométriques aux aides visuelles classiques. Cela était dû en partie aux distances considérables à franchir initialement dans la région du détroit d'Hudson et d'autre part au petit nombre de vaisseaux d'approvisionnement spécialisés utilisant ce par-

cours, lesquels étaient tous munis de radio. Conformément à cette politique, un document du ministère rédigé en janvier 1928 recommandait que l'installation de phares et de signaux de brume attende l'avènement de la navigation commerciale². La priorité accordée aux aides radio ressort clairement dans une lettre du ministère, écrite l'été suivant, dans laquelle il est mentionné que l'installation d'une station de radiogoniométrie au port terminal de Churchill rendait inutile l'emploi d'un gardien³.

Cette politique a été confirmée par la commission des phares à une réunion tenue en décembre 1929, et au cours de laquelle l'ingénieur en chef a clairement énoncé la tendance qui se dessinait.

I am of opinion that any lights which may be established in Hudson Strait should be electric, and suggest the use of steel towers with lanterns to enclose apparatus and a hut below to contain the machinery which should be in duplicate. I think we should have in mind a visibility of thirty miles.⁴

Et c'est ainsi que fut formulée la politique de l'avenir qui, en fait, a été mise en application pendant les quatre décennies suivantes avec peu de modifications; les feux électriques alimentés par des générateurs fonctionnant au diesel deviendraient la norme dans le Grand Nord, comme partie intégrante du programme d'électrification qui s'intensifia après la deuxième guerre mondiale. La plupart des premiers feux des régions du Nord fonctionnaient à l'acétylène.

En décembre 1929, l'île Résolution, qui s'étend à l'extrémité sud-est de l'île Baffin, fut choisie comme site de construction d'un phare de grand atterrissage pour guider les bateaux à destination du détroit d'Hudson. On recommanda la construction d'un phare semblable, à l'autre extrémité du détroit, soit à Carys Swan Nest sur l'île Coats⁵. Trois ans plus tard, en 1932, on installait un puissant feu dans l'île Résolution (Hatton Headland), à 200 pieds au-dessus de la mer, à 61° de latitude nord⁶. Il s'agissait d'une lanterne de bois carrée montée sur une fondation à ossature de bois.

Au cours de la saison 1932, sept feux ont été construits dans le détroit d'Hudson: ceux de l'île Résolution et du cap Hopes Advance, électriques, étaient reliés à des stations radio. Par ailleurs, on avait aménagé des feux à l'extrémité est de l'île Wales et aux deux extrémités de l'île Charles, qui s'étend le long de la rive sud de l'île Nottingham, à l'entrée ouest du détroit d'Hudson et dans l'île Coates dans la partie septentrionale de la baie d'Hudson. À l'exception des feux électriques de l'île Résolution et du cap Hopes Advance, tous les autres fonctionnèrent d'abord à l'acétylène. Les capitaines avaient des opinions partagées à l'égard de ces feux, certains prétendant qu'ils devaient

être plus puissants; quelques feux auraient eu une portée de 15 à 18 milles⁷.

L'expérience prouva que les tourelles d'acier et d'aluminium à claire-voie, du type de celle construite au cap Pembroke en 1964, étaient les mieux adaptées à la région. A certaines stations, l'entretien du feu incombait aux opérateurs de radio, mais nombre d'autres possédaient des feux entièrement automatiques – une tendance qui, aujourd'hui, se généralise rapidement dans tout le Canada.

Par un pas de géant, le Nord a évité l'époque pittoresque du phare et plongé directement dans l'ère électronique.

Voies maritimes intérieures

Outre les phares des Grands Lacs, du haut Saint-Laurent et de la rivière des Outaouais, il existe peu de véritables phares dans les voies maritimes intérieures du Canada. Là les feux sur perche ou sur mât font office de phare. Parmi les quelques vrais phares de cette vaste région intérieure composée d'innombrables lacs d'eau douce reliés par des réseaux de cours d'eau, peu présentent un intérêt historique, sauf peut-être le phare de l'île Black Bear sur le lac Winnipeg et plusieurs autres constructions de bois sur la rivière des Outaouais.

Rivière des Outaouais

Les deux premiers phares que vit la rivière des Outaouais se trouvaient à Green Shoal, en face de Templeton, et à la pointe Valois; ils furent allumés pour la première fois respectivement le 27 et le 6 octobre 1860. Dans le deuxième cas, il s'agissait d'un feu flottant installé sur une barque métallique, type de feu qui cessa d'être utilisé il y a un certain nombre d'années. Son appareil à réflecteurs possédait des lampes à huile à mèche plate (kérosène)¹. Le phare de Green Shoal qui a maintenant plus d'un siècle, consiste en une tour carrée, de 21 pieds de hauteur de la base à l'anémomètre, construite de bois de chêne et de pin. Son coût total s'éleva à \$3985².

Sur la haute rivière des Outaouais, trois anciens phares ont retenu notre attention, dont l'un est d'une hauteur plutôt inhabituelle. Deux d'entre eux, du modèle courant en poivrière carrée à parois inclinées, ont des lanternes carrées en bois et commencèrent à fonctionner en 1873. L'un fut construit dans l'île Morris à l'extrémité inférieure du large et placide lac des Chats, et l'autre dans la petite baie de Deep River (fig. 83). Il s'agit dans le dernier cas d'une tour carrée en bois de 24 pieds dont les flancs revêtus de bardeaux accusaient une décroissance prononcée. Ce phare se trouve en amont de l'île aux Allumettes sur la haute rivière des Outaouais³.

Le phare de l'île Arnprior de 26 pieds, construit en 1885 à un demi-mille au large de la ville du même nom, florissante par son exploitation forestière, est d'une hauteur surprenante pour un phare de rivière. Construit dans une petite île rocailleuse du lac des Chats, cette structure gracieuse s'élève sur une fondation de pierre carrée. Deux escaliers très raides et droits mènent au support carré de la lanterne qui surplombe abondamment la tour et qui est supportée par huit consoles. La lanterne, comme le montre la figure 84, est de forme carrée et sise sur un piédestal de même type.

83 Phare de l'îlot Deep River dans la rivière des Outaouais. (Canada. Ministère des Transports.)

85 Phare de l'île Morris. (Photo du fils de l'auteur.)

84 Phare de l'île d'Arnprior. (Photo du fils de l'auteur.)

86 Phare de direction de Killarney-Est. (Photo du fils de l'auteur.)

83



85



84



86



Lac Nipigon

C'est en 1938 qu'on installa le premier feu sur les rives inhabitées et très boisées du lac Nipigon au nord du lac Supérieur. Aujourd'hui, dix feux perchés balisent ce lac, dont celui de l'île Tichnor, juché sur une souche⁴.

Lac Winnipeg

Le vaste mais peu profond lac Winnipeg connaît bien souvent des tempêtes qui rendent la navigation dangereuse pour les petites et moyennes embarcations. C'est en 1898 qu'on construisit les deux premiers phares sur les rives désolées de ce lac, soit à Gull Harbour et dans l'île Black Bear. Ce dernier est originel. Il s'agit d'un feu installé dans la coupole d'une construction de bois. À Gull Harbour cependant, se dresse aujourd'hui une tour à charpente métallique⁵. La majorité des feux du lac Winnipeg et de diverses autres voies maritimes intérieures sont des tours en treillis tubulaire et des feux perchés.

Bassin hydrographique du Mackenzie

En étudiant les phares au nord du 60^e parallèle et le long des 1500 milles que franchit le fleuve Mackenzie à partir de la source de la rivière Liard et du lac Athabasca jusqu'à l'océan Arctique, on s'aperçoit que le premier feu du grand lac des Esclaves y a été installé en 1932 dans l'île Outpost. La plupart des feux dans cette région nordique surmontent des tours d'aluminium en forme de trépied et datent d'après la seconde guerre mondiale⁶. La navigation a tellement augmenté depuis la guerre dans cette voie maritime subarctique coulant vers le nord qu'elle nécessita en 1956 l'établissement d'un nouvel organisme maritime à Fort Smith dans les Territoires du Nord-Ouest, chargé de contrôler la navigation dans le bassin hydrographique du Mackenzie et du grand lac des Esclaves.

Enfin, sur les rives de la mer de Beaufort, à l'intérieur du cercle arctique (latitude 69° nord), se trouvent les feux de direction de Tuktoyaktuk, mieux connu là-bas sous le nom de «Tuk-Tuk». Les feux dans cette région éloignée de l'Arctique sont installés dans des tours à pylones d'aluminium de 20 à 40 pieds de hauteur. La première de ces tours a été construite en 1956⁷.

Appendice: Les organismes régionaux et les phares construits avant 1880

Le présent appendice dresse la liste des phares construits avant 1880 qui n'ont pas beaucoup changé depuis. Les phares et les données correspondantes sont divisés par organismes régionaux. Les données se rapportent aux tours et parfois aux maisons et bâtiments adjacents. La plupart des lanternes et appareils optiques ont été remplacés, particulièrement dans les phares d'abord munis de feux catoptriques (C) ou de feux à réflecteurs (D).

Organisme de Saint-Jean (Terre-Neuve)

Belle-Isle, extrémité sud

Bas phare: 51°53' nord, 55°23' ouest.

Construit en 1880.

Tour: base de maçonnerie sur falaise, tour circulaire en fer, hauteur 23 pieds.

Feu: D, 2^e classe.

Belle-Isle, extrémité sud

Haut phare: 51°53' nord, 55°23' ouest.

Construit en 1858.

Tour: circulaire, pierre, hauteur 59 pieds, maison adjacente à revêtement de planches à clin et rénovée (bâtiments originels).

Feu: D, électricité.

Belleoram

47°31' nord, 55°25' ouest.

Construit en 1873.

Tour: peut-être originelle; tour originelle circulaire en fer; reconstruite et déplacée en 1931; tour actuelle circulaire en acier.

Feu: acétylène.

Cap Pine

46°37' nord, 53°32' ouest.

Construit en 1861.

Tour: circulaire, fer, striée de bandes rouges et blanches; la base (10 pieds) encadrée dans un hexagone de béton; apparement en bon état; hauteur inconnue.

Feu: D, électricité.

Ile Baccalieu

(nord-est)

48°09' nord, 52°48' ouest.

Construit en 1859.

Tour: circulaire, fer coulé, hauteur inconnue sans doute originelle, mauvais état.

Feu: D, pétrole.

Région: baie de la Conception.

Pointe Amour

51°27' nord, 56°52' ouest.

Construit en 1855.

Tour: circulaire, pierre, hauteur 104 pieds, maison adjacente, armature de maçonnerie et revêtement extérieur de bardeau; réparée en 1957.

Feu: D, 2^e classe.

Pointe Rocheuse

47°29' nord, 55°48' ouest.

Construit en 1873.

Tour: fer, circulaire, hauteur 20 pieds, base en béton.

Feu: acétylène (phare d'entrée de port).

Organisme de Dartmouth

Cap Negro

43°30' nord, 65°21' ouest.

Construit en 1872.

Tour: octogonale, hauteur 44 pieds, l'administration locale n'est pas certaine si elle est originelle.

Feu: C, long foyer.

Cap Nord

47°02' nord, 60°24' ouest.

Construit en 1876.

Tour: cylindrique en fer, peinte en rouge; hauteur 47 pieds; l'administration locale n'est pas certaine si elle est originelle.

Feu: D, 3^e classe.

Ile Ciboux (Cap-Breton)

46°23' nord, 60°22' ouest.

Construit en 1863.

Ouvrage: maison rectangulaire surmontée d'une lanterne polygonale; originelle.

Feu: D, 7^e classe.

Ile Sambro

44°26' nord, 63°34' ouest.

Construit en 1758 (le plus ancien phare du Canada).

Tour: octogonale, pierre renforcée de ciment; extérieur recouvert de bardeau; hauteur de 82 pieds; escalier à vis dans la tour reconstruit mais dans sa forme originelle.

Lanterne: neuve (aluminium); plate-forme en béton de deux à trois pieds d'épaisseur; neuve; installée en 1969.

Feu: balise rotative du type aéroport; appareil dioptrique originel exposé au musée local.

Ironbound est

44°26' nord, 64°05' ouest.

Construit en 1867.

Tour: ouvrage singulier; tour carrée en bois s'élevant en flèche sur le devant, maison oblongue; tour de 40 pieds, extérieur recouvert de bardeau; abrite signal de brume et accumulateurs, rez-de-chaussée originellement une cuisine; deuxième étage originellement des chambres à coucher; quatre escaliers droits; murs intérieurs revêtus de bois d'oeuvre assorti.

Lanterne: polygonale en fer.

Feu: électrique.

Guysborough

45°28' nord, 61°29' ouest.

Construit en 1846.

Tour: carrée, hauteur 35 pieds, s'élève à partir du toit de la maison; peut-être originelle.

Feu: D, électrique (M.V.).

Organisme de Charlottetown

Cap Jourimain

46°09' nord, 63°48' ouest.

Construit en 1870.

Tour: pans de bois, octogonale, 51 pieds de hauteur.

Feu: D, 4^e classe, peut-être originel mais déplacé plusieurs fois.

Grand Shippagan

47°43' nord, 64°40' ouest.

Construit en 1872.

Tour: bois, octogonale, hauteur 54 pieds; base: caisson à claire-voie carré.

Lanterne: ronde sur une plate-forme octogonale.

Pointe Blockhouse

46°11' nord, 63°08' ouest.

Construit en 1851.

Ouvrage: tour et habitation en bloc; intérieur revêtu de planches emboutées; tour carrée et à parois légèrement inclinées; hauteur 40 pieds; habitation originelle sauf pour le toit et la cheminée; rez-de-chaussée: salon, cuisine et deux chambres à coucher; deuxième étage: salle de bain et quatre chambres à coucher.

Lanterne: octogonale, fer coulé; la plate-forme est peut-être plus récente.

Pointe Est

46°27' nord, 61°58' ouest.

Construit en 1867 et déplacé en 1885.

Tour: octogonale, pans de bois, 64 pieds de hauteur; pas certain si elle est originelle mais poutres intérieures équarries à la main; extérieur recouvert de bardeau.

Feu: électrique.

Pointe Nord

47°03' nord, 63°59' ouest.

Construit en 1866.

Tour: bois, octogonale, 62 pieds de hauteur.

Feu: C, long foyer; transformé en D électrique en 1970. L'organisme croit qu'il est originel mais qu'il a été déplacé plusieurs fois.

Pointe Ouest

46°37' nord, 64°23' ouest.

Construit en 1876.

Tour: base en grès gris recouvrant un caisson à claire-voie en billes de cèdre; la pierre provient du Nouveau-Brunswick; pans de bois à côtés inclinés, extérieur recouvert de bardeaux; gros bois d'oeuvre; environ 80 pieds de hauteur; 26 pieds de côté à la base; trois paliers avec des escaliers droits; murs intérieurs plâtrés; à l'origine les chambres étaient au rez-de-chaussée ainsi qu'au premier palier; habitation originelle formant bloc, aujourd'hui détruite.

Lanterne: polygonale, fer coulé; feu à vapeur de pétrole jusqu'en 1963, fonctionnant aujourd'hui à l'électricité.

Une légende veut que le capitaine Kidd ait enfoui un trésor dans les dunes au nord du phare et qu'un mystérieux bateau en flammes soit vu parfois au large.

Pointe Panmure

46°09' nord, 62°28' ouest.

Construit en 1853.

Tour: octogonale, pans de bois, revêtue de bardeaux; bois d'oeuvre équarri à la main; 3 paliers, escaliers droits; nouveau revêtement de bardeaux en 1956; base: maçonnerie originelle remplacée par du béton.

Lanterne: polygonale; plate-forme remplacée durant les années 50.

Feu: appareil dioptrique fabriqué à Charlottetown.

Pointe Prime

46°03' nord, 63°02' ouest.

Construit en 1846 (le plus ancien phare dans l'île du Prince-Edouard).

Tour: circulaire, brique, extérieur recouvert de bardeaux, 60 pieds de hauteur; puits central des poids; quatre paliers.

Lanterne: polygonale, plate-forme probablement originelle; balustrade tubulaire; la galerie a été ajoutée.

Feu: D, électrique (M.V.).

Pointe Seacow

46°19' nord, 63°49' ouest.

Construit en 1863.

Tour: bois, octogonale, base en pierre renforcée de ciment (plus tard), puits des poids intact; trois paliers et escaliers droits; échelle conduisant à la lanterne; trois barres de fixation en fer coulé à chaque palier, attachées horizontalement au phare et servant de contreventement.

Lanterne: polygonale (12 côtés); intérieur revêtu de bois d'oeuvre embouveté jusqu'à la mi-hauteur.

Feu: D, électrique.

Souris-Est

46°21' nord, 62°15' ouest.

Construit en 1880.

Tour: pans de bois, carrée, côtés légèrement inclinés, fenêtres à pignon, extérieur recouvert de bardeaux; deux paliers intérieurs, escalier droit; puits central des poids.

Lanterne: ronde, trois panneaux bouchés (feu non requis de ce côté); intérieur revêtu de bois d'oeuvre embouveté jusqu'à la mi-hauteur.

Habitation: à l'origine formant bloc avec la tour, aujourd'hui détachée.

Wood Island

45°57' nord, 62°44' ouest.

Construit en 1876.

Tour: carrée, pans de bois, côtés inclinés, bardeaux, habitation formant bloc; 50 pieds de hauteur; deux paliers intérieurs, escaliers droits; fenêtres à chaque palier.

Lanterne: octogonale; plate-forme et balustrade semblent neuves.

Feu: D.

Organisme de Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)

Gannet Rock

44°31' nord, 66°47' ouest.

Construit en 1831.

Tour: base en pierre recouverte de ciment; pans de bois octogonaux et habitation formant bloc; extérieur revêtu de bardeaux; fenêtres de chaque côté; six étages; certaines des poutres apparentement équarries à la main.

Habitation: deux étages, cuisine, salon, chambre à coucher.

Lanterne: enlevée en 1967 et remplacée par une balise rotative.

Ile Seal

43°24' nord, 66°01' ouest.

Construit en 1830.

Tour: octogonale, bois, 67 pieds de hauteur; recouverte de bardeaux; quatre paliers, escaliers droits.

Feu: à vapeur de pétrole jusqu'en 1959; puis D, 2^e classe.

L'ouvrage ne semble pas avoir changé beaucoup.

Pointe Church

44°20' nord, 66°08' ouest.

Construit en 1874.

Tour: bois, carrée, 20 pieds de hauteur; habitation formant bloc avec la tour.

Feu: D, 4^e classe.

Pointe Fanjoy

45°54' nord, 66°01' ouest.

Construit en 1873.

Tour: carrée, pans de bois, 20 pieds de hauteur.

Feu: D, 7^e classe.

Pointe Mark

45°10' nord, 67°13' ouest.

Construit en 1876.

Tour: pans de bois, côtés inclinés, carrée.

Lanterne: carrée, pans de bois.

Les phares des pointes Church et Mark et celui de Walton sont de modèle identique et furent construits durant les années 1870.

Sissiboo

44°26' nord, 66°01' ouest.

Construit en 1870.

Tour: carrée, pans de bois, 33 pieds de hauteur.

Lanterne: apparement carrée et en bois; l'administration locale affirme n'y avoir effectué que de mineures réparations.

Swallow Tail

44°46' nord, 66°44' ouest.

Construit en 1860.

Tour: pans de bois, octogonale, recouverte de bardeaux, 53 pieds de hauteur; intérieur plâtré; deux paliers complets et un demi-palier; escalier droit.

Lanterne: neuve (aluminium), plate-forme installée en 1969.

Feu: appareil optique Barbier et Turenne originel doté actuellement d'un feu de 500 W; D, 4^e classe.

Walton Harbour

45°14' nord, 65°01' ouest.

Construit en 1873.

Tour: carrée, bois, 31 pieds de hauteur.

Lanterne: polygonale, apparement à pans de bois, toit de cuivre; plate-forme carrée avec balustrade en bois.

Organisme de Québec

Cap-des-Rosiers

48°52' nord, 64°12' ouest.

Construit en 1858

Tour: circulaire en calcaire, 112 pieds de hauteur (de la base à l'anémomètre); extérieur recouvert de brique réfractaire, intérieur plâtré; murs (épaisseur): 7 pieds 3 pouces à la base et 3 pieds au sommet; diamètre de la base: 25 pieds; diamètre du sommet: 17 pieds; neuf étages; la brique émaillée sur l'extérieur est plus récente.

Lanterne: probablement originelle (ronde).

Feu: D, 1^{re} classe; appareil optique Barbier et Turenne originel.

Grande île de Kamouraska

47°37' nord, 69°52' ouest.

Construit en 1862.

Tour: carrée, pans de bois, 39 pieds de hauteur; l'habitation formant bloc date de 1913.

Feu: D, pétrole.

Ile Bicquette

48°25' nord, 68°54' ouest.

Construit en 1844.

Tour: circulaire, pierre, recouverte de planches; 74 pieds de hauteur.

Lanterne: circulaire.

Feu: D, électrique.

Isle Verte

48°03' nord, 69°25' ouest.

Construit en 1809.

Tour: circulaire en pierre, recouverte de planches à clin; 56 pieds de hauteur.

Feu: D, 4^e classe.

Long Pèlerin

47°43' nord, 69°45' ouest.

Construit en 1862.

Tour: circulaire, habitation carrée recouverte de brique; 39 pieds de hauteur.

Feu: D, pétrole.

Pilier Sud

47°12' nord, 70°22' ouest.

Construit en 1843.

Tour: 52 pieds de hauteur.

Lanterne: polygonale.

Identique au phare du récif de l'îlet Rouge.

Pointe Bon Ami

48°04' nord, 66°21' ouest.

Construit en 1870.

Tour: carrée en bois, 33 pieds de hauteur, réparée en 1965; l'administration locale croit qu'elle est originelle.

Pointe au Maquereau

48°12' nord, 64°46' ouest.

Construit en 1874.

Tour: octogonale, bois, 51 pieds de hauteur.

Feu: D, pétrole.

Pot à l'Eau-de-Vie

47°53' nord, 69°48' ouest.

Construit en 1862.

Tour: circulaire en brique, peinte blanche et s'élevant du toit d'une maison à pans de bois; hauteur de 39 pieds.

Feu: D, 4^e classe.

Récif de l'îlet Rouge

48°04' nord, 69°33' ouest.

Construit en 1848.

Tour: circulaire en pierre, peinte grise, hauteur de 64 pieds.

Lanterne: circulaire en fer, peinte rouge.

Feu: C, à long foyer.

Organisme de Prescott

Baie Burlington

43°18' nord, 79°48' ouest.

Construit en 1838.

Tour: circulaire en pierre, hauteur de 79 pieds, légèrement conique; quatre paliers et escalier à vis.

Lanterne: polygonale en fer coulé: plate-forme de béton.

Désaffecté en 1961.

Ile Morris

45°27' nord, 76°16' ouest.

Construit en 1873.

Tour: carrée en bois, haute de 29 pieds; un palier, escalier droit.

Lanterne: pans de bois, hexagonale, toit conique; sans glace.

Ile Wolf

44°14' nord, 76°11' ouest.

Construit en 1861.

Tour: carrée, bois, hauteur de 33 pieds.

Lanterne: enlevée, remplacée par une bouée.

Ilot Deep River

46°00' nord, 77°16' ouest.

Construit en 1873.

Tour: carrée en bois, 27 pieds de hauteur.

Feu: D, 6^e classe.

Pointe Gibraltar

43°37' nord, 79°23' ouest.

Construit en 1808.

Tour: hexagonale en pierre, hauteur actuelle de 82 pieds (originelle de 67 pieds), escalier à vis; porte cintrée; puits central des poids.

Lanterne: n'est pas originelle (remonte probablement à 1870 ou 1880).

Sur place, on nous a dit que le phare mesurait à l'origine 52 pieds et qu'il fut porté à 82 pieds en 1832. Données différant quelque peu des chiffres contenus dans les listes des phares.

Pointe Knapp

44°14' nord, 76°23' ouest.

Construit en 1847.

Tour: carrée en bois, haute de 20 pieds.

Lanterne: enlevée et remplacée par une bouée contenant une balise rotative.

Pointe Nine Mile

44°09' nord, 76°33' ouest.

Construit en 1833.

Tour: circulaire en pierre, 40 pieds de hauteur; 4 paliers et 5 volées droites; épaisseur des murs: de 2 pieds 1/2 à 3 pieds; l'ouvrage n'est malheureusement pas en bon état dû à la dégradation du mortier.

Lanterne: polygonale en fer, galerie extérieure.

Feu: C, trois réflecteurs paraboliques de cuivre étamé.

Pointe Petre

44°50' nord, 77°09' ouest.

Construit en 1833.

Tour: circulaire, pierre, hauteur: 60 pieds.

Lanterne: enlevée; phare désaffecté.

Ce phare ressemble beaucoup au précédent en beaucoup plus haut.

Pointe Windmill

44°43' nord, 75°29' ouest.

Construit avant 1838; transformé en phare en 1873.

Tour: circulaire en pierre, 92 pieds de hauteur.

Lanterne: polygonale.

Feu: D, 5^e classe.

Port Dalhousie, feu d'alignement inverse

43°13' nord, 79°16' ouest.

Construit en 1852.

Tour: octogonale en bois, peinte blanche.

Lanterne: rouge, polygonale; plate-forme de forme identique.

Rivière Thames, feu d'alignement inverse

42°19' nord, 82°27' ouest.

Construit en 1845.

Tour: circulaire en pierre (moellons réguliers), état avancé de dégradation.

Scotch Bonnet

43°54' nord, 77°33' ouest.

Construit en 1855.

Tour: circulaire en pierre, 54 pieds de hauteur (de la base à l'anémomètre), légèrement conique.

Désaffecté en 1959 probablement.

Organisme de Parry Sound**Détroit Mississagi**

45°54' nord, 83°13' ouest.

Construit en 1873.

Tour: carrée en bois, légèrement pyramidale, haute de 37 pieds; habitation formant bloc.

Lanterne: octogonale sur plate-forme carrée.

Ce phare ne sert plus et a été remplacé par un nouveau. Il n'est pas question de démolition pour l'instant.

Goderich

43°45' nord, 81°44' ouest.

Construit en 1847.

Tour: carrée en pierre, 20 pieds de hauteur; épaisseur des murs: environ 1 pied 1/2 à 2 pieds, perpendiculaires; un palier.

Lanterne: plate-forme carrée, petit surplomb; balustrade en tube; polygonale.

Feu: D, électrique.

Gore Bay

45°57' nord, 82°29' ouest.

Construit en 1879.

Tour: carrée en bois, 30 pieds de hauteur; habitation formant bloc.

Le phare de Gore Bay et celui de l'île Strawberry sont similaires.

Ile Chantry

44°29' nord, 81°24' ouest.

Construit en 1859.

Tour: circulaire, pierre, chaulée, hauteur de 86 pieds, légèrement conique.

Lanterne: enlevée.

Ile Clapperton

46°03' nord, 82°14' ouest.

Construit en 1866.

Tour: carrée en bois, forme pyramidale très prononcée.

Lanterne: polygonale, plate-forme carrée.

Feu: D, 6^e classe.

Ile Gereux

45°45' nord, 80°40'

Construit en 1870.

Tour: carrée en bois, côtés inclinés, habitation formant bloc; 48 pieds de hauteur.

Feu: D, 4^e classe.

L'habitation menace de tomber en ruine et sera probablement démolie d'ici peu.

Ile Griffith

44°51' nord, 80°53' ouest.

Construit en 1859.

Tour: circulaire, pierre, légèrement conique, haute de 61 pieds; une des tours dites «impériales».

Feu: D, 5^e classe.

Ile Lonely

45°34' nord, 81°28' ouest.

Construit en 1870.

Tour: octogonale en bois, 54 pieds de hauteur.

Ile Nottawasaga

44°32' nord, 80°08' ouest.

Construit en 1859.

Tour: circulaire en pierre, 82 pieds de hauteur; légèrement conique; épaisseur des murs passant de 6 à 7 pieds à la base à 2 pieds au sommet; chaulée à l'extérieur; pierre probablement calcaire ou granite (une légende locale veut que la pierre soit parvenue d'Ecosse à fond de cale); 6 paliers et autant d'escaliers droits; puits des poids sur la paroi intérieure et les poids sont encore emmagasinés dans la salle des feux; fenêtre à chaque palier.

Lanterne: polygonale en fer, une balise à acétylène AGA contrôlée automatiquement par valve solaire AGA est utilisée actuellement. Photo prise de la plate-forme ou de la galerie extérieure. La balustrade est peut-être originelle.

Killarney-Est

45°58' nord, 81°29' ouest.

Construit en 1866.

Tour: carrée en bois, forme pyramidale très prononcée, 20 pieds de hauteur; demi-palier intérieur.

Lanterne: plate-forme à grand surplomb; lanterne polygonale; balustrade en tube autour de la galerie extérieure.

Le phare ouest est presque identique et fut construit la même année.

Kincardine

44°11' nord, 81°39' ouest.

Construit en 1881.

Tour: à pans de bois, hexagonale, côtés inclinés; trois paliers intérieurs et escaliers droits; habitation à deux ailes formant bloc.

Lanterne: polygonale.

Pointe aux Pins (phare principal)

46°28' nord, 84°28' ouest.

Construit en 1873.

Tour: carrée en bois, 23 pieds de hauteur.

Feu: D, 4^e classe.

Pointe Clark

44°04' nord, 81°46' ouest.

Construit en 1859.

Tour: circulaire en pierre (proviendrait de Inverhuron et Kingston); chaulée; 87 pieds de hauteur; épaisseur des murs: environ 7 pieds à la base.

Feu: D, 4^e classe.

Quebec Harbour

47°43' nord, 85°48' ouest.

Construit en 1872.

Ouvrage: maison avec un feu dans une lucarne.

Il y a plusieurs phares de ce genre sur le lac Supérieur.

Southampton Harbour

44°28' nord, 81°24' ouest.

Construit en 1877.

Tour: carrée, bois, forme pyramidale très prononcée, hauteur de 28 pieds.

Lanterne: carrée.

Organisme de Victoria

Fisgard

48°26' nord, 123°27' ouest.

Construit en 1860.

Tour: circulaire, brique, hauteur de 56 pieds; maison de brique rouge formant bloc.

Remise à la Couronne mais encore en fonctionnement.

Ile Entrance (Nanaïmo)

49°13' nord, 123°48' ouest.

Construit en 1876.

Ouvrage: maison à pans de bois carrée, blanche avec le toit rouge.

Lanterne: installée sur une plate-forme carrée entourée d'une galerie extérieure à balustrade; lanterne située au centre du toit; hauteur: 44 pieds.

Feu: C, électrique.

La photo correspond à cette description mais nous ne sommes pas certain s'il s'agit bien du phare de l'île Entrance. Ce phare doit être démolé d'ici peu.

Race Rocks

48°18' nord, 123°32' ouest.

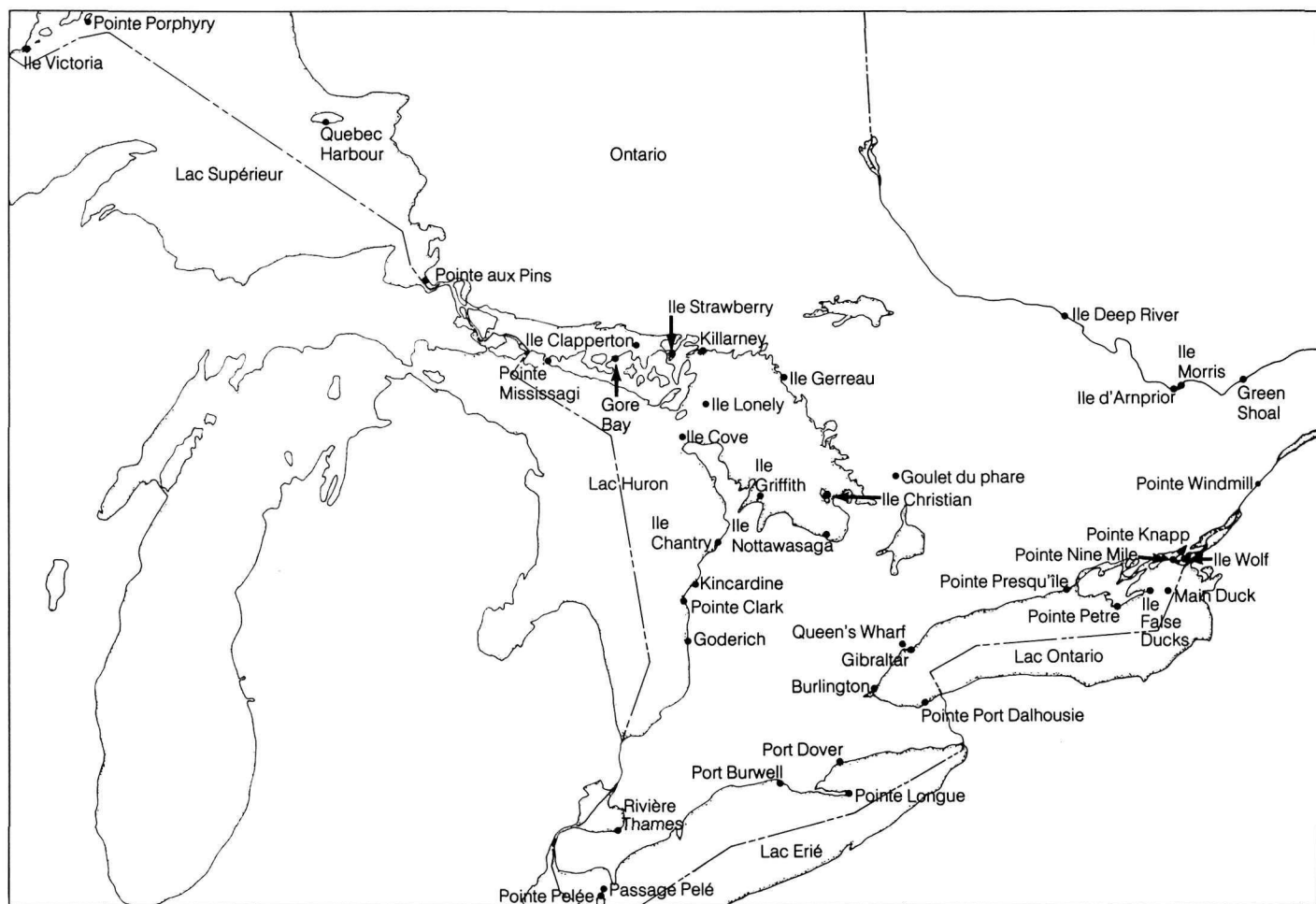
Construit en 1860.

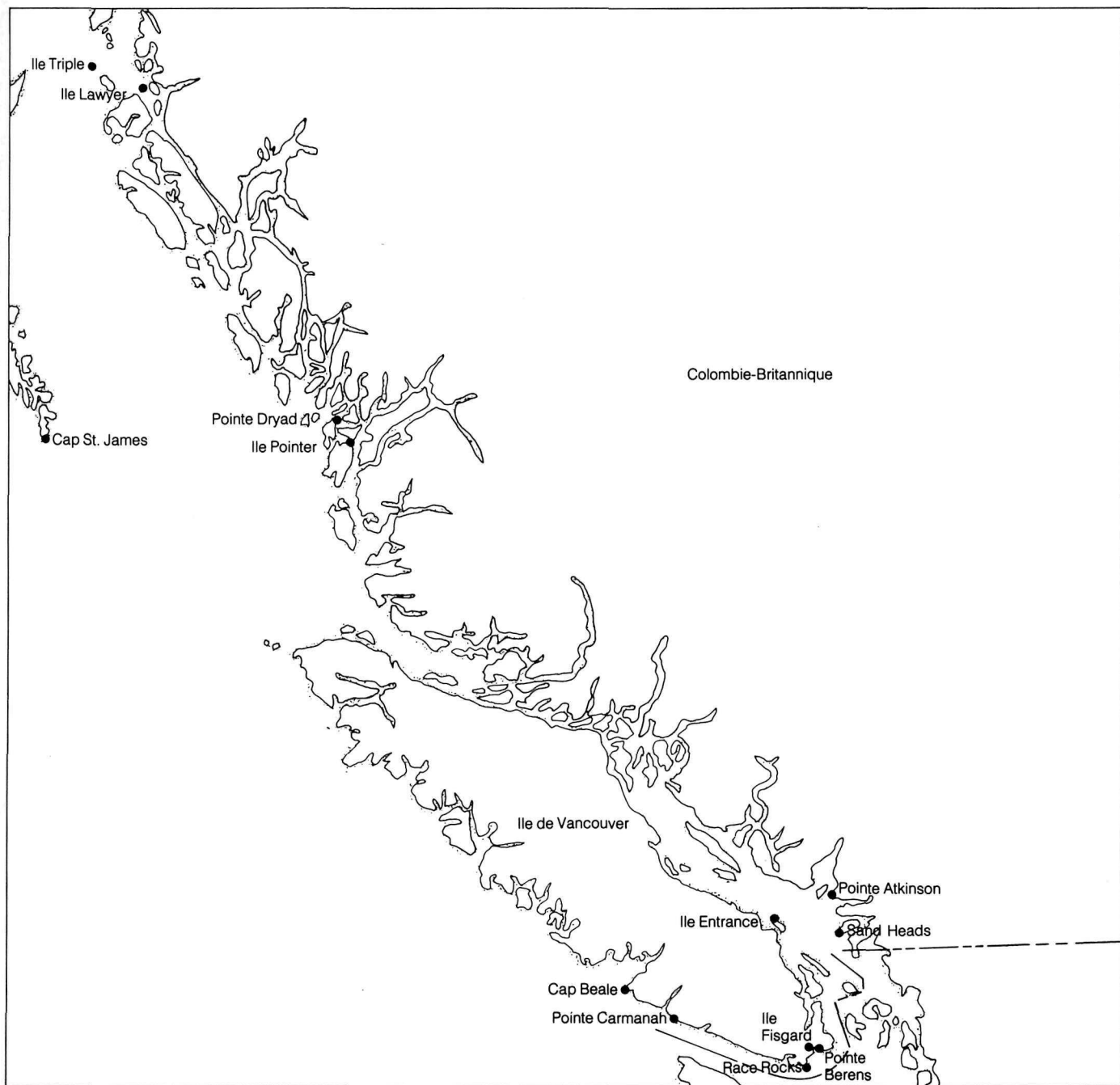
Tour: circulaire en pierre, striée de bandes blanches et noires,
105 pieds de hauteur; habitation formant bloc; le sommet a
subi des réparations mineures.

Feu: C, à long foyer.

Il est possible qu'on démolisse l'habitation.









Notes

Introduction

- 1 *Encyclopaedia Britannica*, 14^e éd., 1929, vol. 22, s.v. «Trinity House», p. 480–481.

Les phares

- 1 Ibid., 1960, vol. 14, p. 85.
- 2 *The Significance of Aids to Marine Navigation* (Washington, U.S. Government Printing Office, 1943), p. 7.
- 3 Archives publiques du Canada (APC), MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. A.133, p. 211 et 213, Capt. Jones Fawson à Sir John Wentworth, Halifax, 18 oct. 1801.
- 4 APC, MG11, sér. Q, vol. Q.218, p. 33, rapport de Francis Beaufort, 29 juil. 1832.
- 5 *Encyclopaedia Britannica*, 1960, vol. 14, s.v. «Lighthouses», p. 85–86.
- 6 Ibid., p. 87.
- 7 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. 187-1, p. 265–267, Campbell à Glenelg, Halifax, 23 mars 1838.
- 8 APC, MG9, A1, vol. 44, p. 372–373, I. Woodward au Provincial Secretary, Saint-Jean (N.-B.), 7 oct. 1851.
- 9 Terre-Neuve. Chambre d'assemblée, *Journals*, 1856, append. 82, dépêche, 26 sept. 1855.
- 10 APC, MG11, CO194, vol. 150, p. 37–38, rapport de Robert Oke, inspecteur des phares, Saint-Jean (T.-N.), 22 déc. 1856 (voir bibliographie sous Robert Oke).
- 11 APC, RG11, sér. III, sujet 227, vol. 82, dossier 78040, G.F. Baillarge, 11 déc. 1865.
- 12 APC, MG11, CO194, vol. 151, p. 103, Bannerman à Labouchère, 22 déc. 1857.
- 13 Terre-Neuve. Chambre d'assemblée, *Journals*, 1879, append., p. 589, rapport de l'inspecteur des phares et des édifices publics, 1878, Saint-Jean (T.-N.), 1^{er} janv. 1879.
- 14 APC, RG11, sér. III, sujet 227, vol. 82, dossier 45797, p. 43–45, rapport de John Page, 28 fév. 1860.
- 15 Ibid., dossier 78040, p. 453–454.
- 16 Ibid., sujet 303, dossier 7446.
- 17 Grande-Bretagne. Admiralty Hydrographic Office, *List of the Lights on the Coasts and Lakes of British North America Corrected to January 1864* (Londres, Eyre & Spottiswoode, 1864).
- 18 Canada. Ministère des Travaux publics, *Report of the Commissioner of Public Works for the Year Ending 30 June 1867* (Ottawa, Hunter Rose, 1868), append. 10, «Tabular Statement of the Light Houses in Canada».
- 19 APC, RG42, dossier 20995C, p. 80, 184.
- 20 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1904, n° 21, p. 48.
- 21 Ibid., 1919, n° 21, p. 31–35, rapport de l'ingénieur en chef.
- 22 APC, RG42, *Marine Records*, dossier 20395R.
- 23 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1906–1907, n° 21, append. 2, rapport du commissaire des phares, p. 58.
- 24 Canada. Ministère des Transports, *Rapport annuel*, 1952–1953, p. 62.
- 25 Ibid., 1954–1955, p. 67.

Les appareils d'éclairage: sources lumineuses et optiques

- 1 D. Alan Stevenson, *The World's Lighthouses Before 1820* (Londres, Oxford Univ. Press, 1959), p. 63.
 - 2 John P. Bowen, *British Lighthouses* (Londres, Longmans Green, 1947), p. 17–19.
 - 3 D. Alan Stevenson, op. cit., p. 46.
 - 4 Ibid., p. 77.
 - 5 APC, MG9, A1, vol. 44, p. 252–253, rapport du Capt. W.F.W. Owen, R.N., au lieutenant-gouverneur, 29 mai 1846.
 - 6 Henry J. Powell, *Glass-making in England* (Cambridge, University Press, 1923), p. 108–110.
 - 7 APC, RG11, sér. III, vol. 82, sujet 227, dossier 45797, p. 49, rapport de John Page au commissaire des Travaux publics, 28 fév. 1860.
 - 8 Ibid., vol. 80, dossier 50974, y compris *Tariff of Dioptric or Lenticular Apparatus for Lighthouses*, p. 2.
 - 9 Ibid., p. 1–2.
 - 10 APC, RG11, sér. III, vol. 82, sujet 225, vol. 79, dossier 3354, «List of Various Appurtenances supplied by Chance Bros. & Co.», p. 240–241.
- | <i>Appareil dioptrique</i> | | Phares maritimes |
|----------------------------|------------------|-------------------------|
| Première classe | Diamètre interne | 72 po 1/2 |
| Deuxième classe | | 55 po |
| Troisième classe | | 39 po 3/8 |
| | | Phares d'entrée de port |
| Quatrième classe | | 19 po 5/8 |
| Cinquième classe | | 14 po 1/2 |
| Sixième classe | | 11 po 3/4 |
- 11 APC, RG11, sér. III, vol. 82, sujet 227, dossier 45797, rapport de Page au commissaire des Travaux publics, 28 fév. 1860, p. 51.
 - 12 *Encyclopedia Canadiana*, éd. du centenaire, vol. 4, s.v. «Gesner, Abraham», p. 362.
 - 13 APC, RG11, sér. III, vol. 80, sujet 225, dossier 50497 de 1860, 21 nov. 1860.
 - 14 Ibid., dossier 56626.
 - 15 Ibid., vol. 82, sujet 227, dossier 63053, p. 342–343, rapport de John Page, 9 fév. 1863.
 - 16 John P. Bowen, op. cit.
 - 17 APC, RG42, dossier 29156, pt. 1, p. 237.
 - 18 APC, RG2, 1, Arrêtés en Conseil, vol. 1011, registre 1447 P.C. 1295, 5 juil. 1906, p. 13.
 - 19 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1910, n° 21, append. 2, rapport du commissaire des phares, p. 74.
 - 20 Ibid., 1903, n° 21, rapport de l'ingénieur en chef, p. 45.
 - 21 Ibid., 1904, n° 21, rapport du sous-ministre, p. 32–33.
 - 22 Ibid., 1906–1907, n° 21, rapport du commissaire des phares, append. 2, p. 57–58.
 - 23 Thomas Corwin, *Report on the Trade and Commerce of the British North American Colonies with the United States and Other Countries* (Washington, Printers to the Senate, 1851), p. 100.
 - 24 APC, RG11, sér. III, vol. 80, dossier 50974, y compris *Tariff of Dioptric and Lenticular Apparatus for Lighthouses*, p. 8.
 - 25 *Encyclopaedia Britannica*, 1960, vol. 14, s.v. «Lighthouses».

- 26 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1903, n° 21, rapport de l'ingénieur en chef, p. 59–60.
- 27 Ibid., 1916, n° 21, append. 2, rapport du commissaire des phares, p. 65.
- 28 Canada. Ministère de la Marine et des pêcheries, *Rapport annuel de 1930–1931*, Ottawa, Imprimeur du roi, 1931, p. 31, rapport du sous-ministre.
- 29 Canada. Ministère des Transports, *Rapport annuel de 1947–1948* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1949), p. 10.
- 30 Ibid., 1950–1951, p. 58.
- 31 Ibid., 1962–1963, p. 27.
- 32 Ibid., 1954–1955, p. 68.
- 33 Ibid., 1952–1953, p. 63.
- 34 Ibid., 1960–1961, p. 24.
- 35 APC, RG11, sér. III, sujet 227, vol. 82, dossier 54777, James Keefer à Joseph Cauchon, Québec, 30 août 1861.
- 36 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1900, n° 11, p. 48, rapport de l'ingénieur en chef.
- 37 *Encyclopaedia Britannica*, 11^e éd., vol. 16, s.v. «Lighthouses», p. 647.
- 38 APC, RG42, dossier 28261, p. 17–18, ingénieur en chef, 30 déc. 1910.
- 39 Canada. Ministère des Transports, *Rapport annuel de 1966–1967*, p. 35–36.
- 40 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1905, n° 21, append. 2, rapport du commissaire des phares, p. 64–65.
- 41 Ibid., p. 69–70.
- 42 Ibid., 1916, n° 21, append. 3, p. 101, rapport du directeur de la voie maritime du Saint-Laurent, 28 juil. 1915.
- 43 APC, RG2, 1, Arrêtés en Conseil, vol. 1712, registre 743, p. 1, P.C. 1048, 12 juin 1923.
- 44 APC, RG42, dossier 1-0-8-A; Etats-Unis. Department of Commerce, Lighthouse Service Bulletin (Washington, 1927).
- 45 Ibid., Marine Records, dossier 600-0-33, *Liverpool Journal of Commerce*, 13 juil. 1929, p. 34.
- 46 Canada. Ministère de la Marine et des pêcheries, *Rapport annuel de 1929–1930* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1930), rapport du sous-ministre, p. 155.
- 47 APC, RG42, Registres maritimes, dossier 600-9-33, *Liverpool Journal of Commerce*, pt. 1.
- 10 APC, MG9, A1, vol. 44, p. 245, rapport du secrétaire des commissaires des phares, 18 fév. 1846.
- 11 Ibid., p. 339–340, commissaires du Nouveau-Brunswick aux commissaires de la Nouvelle-Ecosse, Saint-Jean (N.-B.), 15 janv. 1848.
- 12 Ibid., p. 204–206, commissaires des phares de Saint-Jean au lieutenant-gouverneur, 21 juin 1843.
- 13 18 & 19 Vic, ch. 7; *ibid.*, vol. 147, p. 54–55, Darling à Labourchère, Saint-Jean (T.-N.), 8 janv. 1856.
- 14 APC, RG7, G1, vol. 93, p. 321–322, lettre, Capt. Sandom du *Niagara* à Charles Wood, 18 juin 1839.
- 15 APC, RG1, E3, vol. 102, p. 210–212, J.W. Macaulay à S.B. Harrison, 2 août 1839.
- 16 APC, MG11, sér. Q, vol. Q.431A-3, p. 516.
- 17 APC, RG11, Travaux publics, sér. II, vol. 34, n° 187.
- 18 Ibid., vol. 23, dossier 6642, J. McIntyre à S. Keefer, Windsor, le 31 mars 1845.
- 19 Ibid., vol. 29, dossier 8836.
- 20 Ibid., p. 14–15.
- 21 Ibid.
- 22 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1874, n° 4, p. 7–8.
- 23 Canada. Ministère des Travaux publics, op. cit., p. 98.
- 24 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1873, n° 8, p. 29.
- 25 Ibid., append. 37, p. 361.
- 26 APC, RG11, sér. III, sujet 227, vol. 82, dossier 9728, y compris P.C. du 28 fév. 1870.
- 27 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1873, n° 8, p. 28–29.
- 28 Ibid., 1877, n° 5, rapport du ministre, p. x.
- 29 57–58 Vic., ch. 41; APC, RG2, 1, Arrêtés en Conseil, 949, registre 881, P.C. 349, p. 4, 26 fév. 1904.
- 30 Ibid., vol. 1158, registre 215, P.C. 88, 20 janv. 1911.
- 31 APC, RG2, 1, Arrêtés en Conseil, vol. 1085, registre 1976, P.C. 2122a, Classement des phares et des signaux de brume.
- 32 Ibid.
- 33 Ibid.
- 34 Canada. Parlement, *Documents parlementaires*, 1916, n° 21, p. 4, rapport du sous-ministre.
- 35 APC, RG2, 1, Arrêtés en Conseil, vol. 1519, registre 2193, P.C. 2682.
- 36 Canada. Ministère des Transports, *Rapport annuel de 1936–1937* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1937), p. 78.
- 37 Ibid., p. 97.

L'administration

- 1 Bas-Canada, *Statuts*, 45 Geo. III, ch. 12.
- 2 APC, MG11, sér. Q, vol. Q.117-2, p. 237–238.
- 3 2 Will. IV, ch. 24; APC, MG11, CO42, vol. 238, p. 232.
- 4 APC, MG11, CO217, vol. 143, p. 109, fol. 241, Wallace à Bathurst, Halifax, 14 sept. 1824.
- 5 APC, MG11, sér. Q, vol. Q.218, p. 27, rapport de Beaufort, 29 juil. 1834.
- 6 APC, MG11, CO188, vol. 45, p. 13–15, James A. Hanshaw à Campbell, Saint Andrews, 15 nov. 1832.
- 7 Ibid., vol. 69, p. 133, commissaires des phares au secrétaire provincial, Saint-Jean (N.-B.), 24 août 1840.
- 8 APC, MG9, A1, vol. 44, p. 280; vol. 45, p. 423–424.
- 9 APC, MG11, CO188, vol. 99, p. 135–136.

Les phares du littoral de l'Atlantique

- 1 U.S. Coast Guard, *Historically Famous Lighthouses* (Washington, U.S.G.P.O., 1957), p. 33.
- 2 APC, MG1, C¹B, vol. 9, fol. 27, dépêche, 24 nov. 1727; APC, MG1, 2B, vol. 53-3, fol. 603 (transcrit aux pages 590–591), dépêche, 22 mai 1729.
- 3 APC, MG1, C¹B, vol. 24, fol. 316 (transcrit aux pages 251–252), dépêche, 26 juin 1732.
- 4 APC, MG1, C¹B, vol. 15, fol. 68, p. 146–147, St-Ovide de Brouillan au ministre, Louisbourg, 21 oct. 1734.
- 5 Ibid., vol. 18, fol. 89, p. 94–96, Lenormant au ministre, Louisbourg, 10 nov. 1736.
- 6 Ibid., fol. 149, Lenormant au ministre, Louisbourg, 27 déc. 1736.
- 7 Ibid., vol. 20, fol. 115, p. 88–89, Lenormant au ministre, Louisbourg, 15 oct. 1738.

- 8 APC, MG1, C¹¹C, vol. 15-2, fol. 259.
- 9 Ibid., C¹¹B, vol. 24, fol. 155 (transcrit à la page 171), Bigot au ministre, 1^{er} oct. 1740.
- 10 APC, MG1, C¹¹C, vol. 15-2, fol. 259.
- 11 Ibid., vol. 16-2, p. 271, dépêche de Prévost, Louisbourg, 10 juin 1758.
- 12 Will R. Bird, op. cit., p. 94–96.
- 13 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. A.63, p. 33, Lawrence à C.O., Halifax, 20 avril 1759.
- 14 Ibid., vol. A.87, p. 114–115 (Col. Cor. N.-E., vol. 6, fol. 61), Campbell à C.O., Halifax, 28 sept. 1771.
- 15 APC, MG11, CO220, vol. 11, p. 85.
- 16 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. A.87, p. 81 (Col. Cor. N.-E., vol. 6, p. 32), Amirauté à Hillsborough, Londres, 20 juin 1771.
- 17 Ibid., p. 114–115 (Col. Cor. N.-E., vol. 6, fol. 61), Campbell à C.O., Halifax, 28 sept. 1771.
- 18 Ibid., p. 147–148 (Col. Cor. N.-E., vol. 6, p. 68), Campbell à C.O., Halifax, 16 oct. 1771.
- 19 APC, MG11, CO220, vol. 11, p. 156, Journals and Votes of the House of Assembly for the Province of Nova Scotia, 13 oct. 1774.
- 20 APC, RG42, dossier 51, 203.
- 21 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. A.117, p. 245–246 (Col. Cor. N.-E., vol. 21, p. 469), Wentworth à Dundas, 18 juil. 1792.
- 22 Will R. Bird, op. cit., p. 93–94.
- 23 APC, MG9, A1, vol. 44, p. 373 et 375.
- 24 Thomas Corwin, op. cit., p. 106–107.
- 25 APC, MG9, A1, vol. 44, p. 252–254, rapport, Capt. W.F.W. Owen, R.N., au lieutenant-gouverneur, 29 mai 1846.
- 26 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. A.177-1, p. 317–318.
- 27 Ibid., vol. A.178-1, p. 257 (CO217, vol. 156-1, p. 257).
- 28 Ibid., vol. A.179, p. 43, J. Bainbridge à Hay, 18 juin 1834 (CO217, vol. 157, p. 43).
- 29 APC, RG7, G14, vol. 33, premier dossier, rapport du *Board of Trinity House*, 28 mars 1817.
- 30 APC, MG11, sér. Q, vol. Q.176-1, p. 44–45, Dalhousie à Bathurst, 24 mars 1826.
- 31 Ibid., vol. Q.191-1, p. 168, 19 juin 1829.
- 32 Canada. *Journaux de l'Assemblée législative du Bas-Canada*, vol. 39, p. 342, 17 mars 1830.
- 33 Ibid., 1841, append. A.
- 34 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. 184, p. 109.
- 35 APC, MG11, série Q, vol. Q.229-1, p. 50–53.
- 36 APC, MG11, CO226, vol. 51, Ile-du-Prince-Edouard A, vol. 51, p. 525.
- 37 APC, RG4, A1, S, vol. 384, p. 67.
- 38 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. 181, p. 199–203.
- 39 APC, RG7, G7, vol. 11, Statement of Expenditure by the Commissioners of Light Houses, Nova Scotia, for the Support of the Light Houses and Humane Establishments on the islands of St. Paul and Scatarie for the year 1847.
- 40 Canada. Parlement, *Documents parlementaires, 1875*, n° 5, append. 4, p. 125.
- 41 Ibid., 1889, n° 7, p. 13, rapport du sous-ministre.
- 42 APC, RG42, B1, vol. 1, dossier 21026C, p. 59, note de service du 18 janv. 1916.
- 43 Ibid., p. 16.
- 44 APC, MG11, sér. Q, vol. 177-1, p. 309, Jeffery à Stanley, Halifax, 23 sept. 1833 (CO217, vol. 155-1, p. 309).
- 45 Ibid., vol. 178-1, p. 259, discours, Nouvelle-Ecosse, House of Assembly, 4 avril 1834 (CO217, vol. 156-1, p. 259).
- 46 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. A.193, p. 629 (CO217, vol. 171-2, p. 629), Commissaires des phares au secrétaire provincial, Halifax, 21 déc. 1839.
- 47 APC, MG8, A18, vol. 2-1, fol. 67, 5 juil. 1811.
- 48 Robert Oke, op. cit.
- 49 APC, MG11, CO194, vol. 98, p. 199–200, Prescott à Glenelg, Saint-Jean, 27 nov. 1837.
- 50 D. Alan Stevenson, op. cit., p. 295.
- 51 APC, RG11, Travaux publics, sér. III, sujet 227, vol. 82, dossier 78 088, rapport du *Board of Works* pour l'année 1864.
- 52 Robert Oke, op. cit.
- 53 APC, MG11, CO194, vol. 117, p. 305.
- 54 APC, MG11, CO194, vol. 111, p. 181–182.
- 55 APC, RG4, C1, P.S.O. correspondance, vol. 78, n° 706 de 1843, rapport du conseil exécutif, Kingston, du 14 au 20 déc. 1843.
- 56 APC, MG11, CO194, vol. 132, p. 252.
- 57 Robert Oke, op. cit., p. 13 et 13a.
- 58 Terre-Neuve. *Journals of the House of Assembly, 1851*, append., p. 138.
- 59 APC, MG11, Nouvelle-Ecosse A, vol. 189, p. 271–273, (CO217, vol. 167-1).
- 60 Robert Oke, op. cit.
- 61 APC, MG11, CO194, vol. 148, p. 402–403, 559.
- 62 Ibid., vol. 150, p. 56.
- 63 APC, RG7, sér. G2, vol. 6, Office of Committee of Privy Council for Trade, Whitehall, 22 août 1857.
- 64 APC, MG11, CO42, vol. 628, p. 121–122, dépêche, Monck à New-castle, Québec, 26 nov. 1861.
- 65 APC, MG11, CO194, p. 229–230, rapport, Robert Oke, Saint-Jean (T.-N.), déc. 1863.
- 66 APC, MG9, A1, vol. 44, p. 378–383.
- 67 APC, MG11, CO194, vol. 172, p. 189–190.
- 68 Ibid., vol. 174, p. 9–11.
- 69 Ibid., vol. 173, p. 237–239.
- 70 49 Vic., ch. 20; APC, RG2, 2, vol. 186, registre 1157, p. 10 (P.C. 1293).
- 71 Dossiers du ministère des Transports, 7952-821, données datant du 11 mars 1968.
- 72 *Sixtieth Annual Report, Department of Marine and Fisheries, 1926–27* (Ottawa, Imprimeur de la reine), rapport du sous-ministre, p. 67, 21.
- 73 Terre-Neuve. House of Assembly, *Journal*, 1860, append., p. 245.
- 74 APC, RG11, Travaux publics, sér. III, sujet 227, vol. 82, dossier 4337, p. 648–651.

Le golfe, le détroit de Northumberland et le bas Saint-Laurent

- 1 APC, RG11, sér. III, sujet 227, vol. 82, dossier 9171.
- 2 Canada. *Journals of the Legislative Assembly, 1855*, append. JJJ, réplique d'un discours prononcé à l'Assemblée législative, le 29 mars 1855.
- 3 APC, MG11, CO43, vol. 613, p. 78.
- 4 Canada. Parlement, *Documents parlementaires, 1906*, n° 21, append. 1, rapport du ministère de la Marine et des pêcheries, 1905.
- 5 APC, MG11, CO42, vol. 613, p. 78.
- 6 APC, RG42, dossiers de la marine, 7956-F1, vol. 1.
- 7 Ibid., dossier 3-0-6 pt. 1, p. 94.
- 8 APC, RG11, sér. III, sujet 294, vol. 86, dossier 53465, rapport de John Page, Québec, le 6 mai 1861.
- 9 Ibid., sujet 227, vol. 82, dossier 45797, p. 20–25, rapport de John Page, 28 fév. 1860.
- 10 Ibid., dossier 9342, p. 709, rapport des frères Gourdeau, 1^{er} fév. 1870.
- 11 Ibid., dossier 9346, rapport du sous-ministre, Ottawa, 2 fév. 1870.
- 12 APC, MG11, sér. Q, vol. Q.180, p. 16-18.
- 13 Canada. *Legislative Assembly, Journals, Lower Canada, 1828*, vol. 38, p. 199.
- 14 APC, RG7, G7, vol. 11, p. 125–127.
- 15 Ibid., p. 138–139.
- 16 Ibid., p. 143–144.
- 17 Canada. *Legislative Assembly Journals, Lower Canada*, vol. 41-2, append. M, Statement of Monies Appropriated by Legislature for Roads and Other Local Objects from 1828–1831 inclusive.
- 18 Ibid., vol. 38, p. 453, 7 fév. 1829.
- 19 Ibid., vol. 36, p. 98–100.
- 20 W. A. Calladine, «Lighthouses Along the St. Lawrence», ms non publié, p. 3.
- 21 Canada. *Legislative Assembly, Journals, Lower Canada*, vol. 36, p. 101.
- 22 Ibid.
- 23 Ibid., vol. 40, p. 113.
- 24 Ibid., vol. 39, p. 280.
- 25 Ibid., vol. 40, p. 118–119; 18 janv. 1831; ibid., p. 117, 7 janv. 1831; ibid., p. 115, 5 oct. 1830; Thomas Corwin, op. cit., p. 100.
- 26 Thomas Corwin, op. cit., p. 106.
- 27 Canada. Ministère des Transports, *List of the Lights, Buoys and Fog Signals, Atlantic Coast*. . . (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1970), p. 143.
- 28 Canada. *Journals of the Legislative Assembly of the Province of Canada*, append. JJJ.
- 29 Ibid.
- 30 Ibid.
- 31 Raoul Lachance au Capt. G.E. Gaudreau (Note présentée à l'auteur par un autre chercheur et provenant du ministère des Transports ou de son prédécesseur le ministère de la Marine. La *List of Lights and Fog Signals* indique 1859 comme année de la première installation à Pointe-au-Père, à 10 milles en aval de Rimouski).
- 32 APC, RG11, dossiers des Travaux publics, sér. III, sujet 285, dossier 85 289 (Les renseignements supplémentaires concernant l'incendie et les coûts de remplacement ont été reçus de Québec par téléphone).
- 33 APC, MG11, sér. Q, vol. Q.37, p. 198–199, 206.
- 34 APC, RG1, E1, livre E, pt. 3, fol. 297.
- 35 APC, MG8, A18, vol. 1-1, fol. 204-5, 25 nov. 1806.
- 36 Ibid., vol. 1-2, fol. 532–533, rapport de I. Painter, Deputy Master, Trinity House, 20 sept. 1810.
- 37 Ibid., vol. 1-1, fol. 270, 18 avril 1808.
- 38 Ibid., vol. 1-2, fol. 401, 19 sept. 1809.
- 39 Ibid., vol. 2-1, fol. 116, 20 déc. 1811.
- 40 Canada. Ministère des Transports, *List of the Lights, Buoys and Fog Signals, Atlantic Coast*, 1969, p. 195, 208.
- 41 Canada. *Legislative Assembly Journals, Lower Canada*, vol. 38, p. 98–99.
- 42 APC, MG11, sér. Q, vol. Q.249-2, p. 340.
- 43 Ibid., vol. Q.258, p. 59–60.
- 44 Ibid., vol. Q.218, p. 28, rapport de Beaufort à l'Amirauté, 29 juil. 1834.

La région des Grands Lacs et le haut Saint-Laurent

- 1 Ontario. Department of Public Records and Archives, *Sixth Report of the Bureau of Archives for the Provinces of Ontario, 1909* (Toronto, 1911), p. 409.
- 2 Acte 3^e, Guil. IV, ch. 35; APC, RG1, E3, vol. 102, p. 186–187, rapport de l'inspecteur général, Toronto, le 31 juil. 1839.
- 3 APC, RG1, E1, livre d'Etat C, Haut-Canada, fol. 350-1.
- 4 APC, RG5, A1, vol. 3, p. 1070–1071.
- 5 APC, RG8, sér. C, vol. C923, p. 42–43.
- 6 Matériaux requis pour le projet:
 - 250 pieds de pin équarri (4 x 4)
 - 30 pieds de pin équarri (9 x 5)
 - 50 pieds de chêne (10 x 12) en quatre longueurs égales
 - 40 pieds de chêne (8 x 8)
 - 20 pieds de chêne (10 x 12) en deux longueurs égales
 - 30 pieds de chêne (9 x 4)
 - 750 pieds de planche de pin (épaisseur: 2 pouces)
 - 30 pieds de chêne (14 x 8)
 - une grosse paire de gonds et de pentures
 - 50 pieds de planche (épaisseur: un pouce)
 - 100 pieds de pin (9 x 3) en quatre longueurs égales
 - 12 perches d'échafaudage (longueur: 40 pieds)
 - 150 pieds de corde (diamètre: 1 pouce 1/2)
 - des chandelles de 6 livres
 - 24 . . . de pierre
 - 304 boisseaux de chaux
 - 72 vitres (12 x 10)
 - 50 jours/équipe(APC, RG1, E3, vol. 69, p. 41).
- 7 APC, RG5, A1, vol. 7, p. 3041–3042, Gore à Allan, York, 1^{er} mai 1808.
- 8 John R. Stevens, «Lighthouses on the Great Lakes», Direction des lieux et des parcs historiques nationaux (1965), cité plus loin sous *Rapport*, p. 195–196.
- 9 APC, RG1, E1, livre d'Etat G, vol. 51, fol. 229–230.
- 10 APC, RG5, A1, vol. 30, p. 14206, Sherbrooke à Gore, Québec, 31 déc. 1816.
- 11 Canada. *Journals of the House of Assembly of Upper Canada, 1832–1833*, p. 209, rapport d'un comité d'enquête sur les phares, janv. 1833.
- 12 APC, RG5, A1, vol. 89, p. 48977–48978, J.W. Macaulay à G. Gillier, Kingston, 12 mai 1828.

- 13 Ibid., p. 49327.
- 14 APC., RG42, dossiers de la Marine, 21754R, p. 236–237, note de service de l'ingénieur de district, Ottawa, 27 mai 1924.
- 15 APC, RG1, E3, vol. 102, p. 182–183, J.W. Macaulay, 31 juil. 1938.
- 16 John R. Stevens, *Rapport*, p. 185–186.
- 17 Canada. *Journals of the House of Assembly of Upper Canada, 1832–1833*, append., p. 215, rapport des commissaires, Kingston, 16 nov. 1832.
- 18 Ibid., append., p. 216, rapport des commissaires concernant l'érection d'un phare à la pointe Peters.
- 19 John R. Stevens, *Rapport*, p. 189–190.
- 20 Thomas Corwin, op. cit., p. 104.
- 21 John R. Stevens, *Rapport*, p. 199–201.
- 22 Ibid., p. 205.
- 23 Ibid., p. 203.
- 24 APC, RG7, G2, vol. 1, pièce jointe n° 19.
- 25 J. A. Bannister, *Long Point and Its Lighthouses* (London, University of Western Ontario, 1944), apparaît pour la première fois dans le *Simcoe Reformer* du 9 juil. 1942.
- 26 APC, RG1, E3, vol. 102, p. 188–189.
- 27 J.A. Bannister, op. cit.
- 28 Ibid.
- 29 Thomas Corwin, op. cit., p. 105.
- 30 APC, RG1, E3, p. 195.
- 31 APC, RG11, dossiers des Travaux publics, sér. II, vol. 29, dossier 8836, J. McIntyre, rapport sur les phares pour le *Board of Works*, 21 nov. 1845.
- 32 Ibid., p. 11–13.
- 33 Ibid., sér. III, vol. 84, sujet 265, dossier 56151.
- 34 Canada. Parlement, *Documents parlementaires, 1903*, n° 21, rapport de l'ingénieur en chef, p. 59.
- 35 John R. Stevens, *Rapport*, p. 213.
- 36 Ibid., p. 216.
- 37 Peter J. Stokes, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, rapport de Peter J. Stokes, p. 255–256.
- 38 John R. Stevens, *Rapport*, p. 218–219.
- 39 APC, MG11, CO42, vol. 648, Admiralty List of Lights, 1864.
- 40 APC, RG11, *Public Works*, sér. III, vol. 87, sujet 302, dossier 560.
- 41 Canada. Ministère des Transports, *List of Lights and Fog Signals Inland Waters, 1965* (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1965), p. 90.
- 42 APC, MG11, CO42, vol. 648, p. 83, Admiralty List of Lights, 1864.
- 43 Canada. Ministère des Transports, *List of Lights and Fog Signals Inland Waters, 1965*, p. 102.
- 44 APC, RG7, G14, vol. 60, «Information upon the various statements called for by the memorandum of His Excellency the Governor General, No. 2, Additional Light Houses since 1 January 1855 completed».
- 45 John R. Stevens, *Rapport*, p. 176.
- 46 Canada. Parlement, *Documents parlementaires, 1874*, n° 4, p. 111.
- 7 Ibid., 1877, n° 5, p. xxiv.
- 8 Ibid., 1875, n° 5, p. xxiii.
- 9 Ibid., 1878, n° 1, append. n° 6, p. 238.
- 10 Ibid., 1875, n° 5, append. n° 6, p. 163–164.
- 11 Ibid., 1885, n° 9, p. xxxi.
- 12 Ibid., 1891, n° 7, p. 24–25.
- 13 Ibid., 1892, n° 10, p. 42.
- 14 Ibid., 1900, n° 11, p. 63–64.
- 15 APC, RG2, dossiers de la marine, 22317K, pt. 2, lettre à la fin du dossier de John H. Walsh au secrétaire de la Commission du Service civil, 30 avril 1926.
- 16 Ibid., dossier 22316L, p. 209–216, 5 nov. 1925.
- 17 Ibid., dossier 22316L, p. 69–70.
- 18 APC, RG42, B1, vol. 6, dossier 22389C, P.C. 537, 19 mars 1913.
- 19 Ibid., avis aux navigateurs, n° 16, 2 fév. 1914.
- 20 Ibid., dossier 22386.2C, pt. 3, p. 233, J.H. Hildritch à l'agent de la marine, Prince-Rupert, 25 janv. 1921.
- 21 Ibid.
- 22 Ibid., p. 194, avis aux navigateurs, n° 80, 1920.
- 23 Ibid., dossier 15796, p. 108, 3 déc. 1904.

Les eaux subarctiques: détroit et baie d'Hudson

- 1 Canada. Parlement, *Documents parlementaires, 1916*, n° 21, append. 1, rapport de l'ingénieur en chef, p. 37–38.
- 2 APC, RG42, dossiers de la Marine, 1-8-0, pt. 1, note de service du 28 janv. 1928.
- 3 Ibid., pt. 2, p. 355.
- 4 Ibid., pt. 2, p. 396, note de service de l'ingénieur en chef, 13 déc. 1929.
- 5 Ibid., p. 394.
- 6 Ibid., pt. 3, p. 93, *Avis aux navigateurs No. 42 de 1932*.
- 7 Canada. Ministère de la Marine, *Rapport annuel de 1932–1933*, p. 80.

Voies maritimes intérieures

- 1 APC, RG11, dossiers des Travaux publics, sér. III, vol. 86, sujet 287–288, dossier 45652, John G. Sippell aux Travaux publics, Montréal, 2 mars 1860.
- 2 Ibid.
- 3 Canada. Ministère des Transports, *List of Lights and Fog Signals Inland Waters, 1970*, p. 130.
- 4 Ibid., 1969, p. 130.
- 5 APC, RG42, dossiers de la Marine, 22243K, p. 15, ingénieur en chef à l'agent des pêcheries, 3 oct. 1898.
- 6 Canada. Ministère des Transports, *Annual Report for year ended 31 March 1957* (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1957), p. 14.
- 7 Canada. Ministère des Transports, *List of Lights and Fog Signals Inland Waters, 1965*, p. 149–154.

Le littoral du Pacifique

- 1 Canada. Parlement, *Documents parlementaires, 1873*, n° 8, p. 28.
- 2 Ibid., 1874, n° 4, append. n° 9, p. 90.
- 3 Ibid., 1873, n° 8, p. 28.
- 4 Ibid., 1879, n° 3, append. n° 5, p. 127.
- 5 Ibid., 1873, n° 8, append. n° 7, p. 91.
- 6 Ibid., 1877, n° 5, rapport annuel, ministère de la Marine, p. xxiv.

Bibliographie

Sources primaires

Bas-Canada

Statuts.

Canada. Archives publiques.

MG1 B. Lettres envoyées, 1663–1789.

C¹B Correspondance générale, Ile Royale.

C¹C Amérique du Nord, 1661–1670.

MG8, A18, Comptes rendus de la *Trinity House de Québec*, 1805–1810.

MG9, A1, Conseil exécutif du Nouveau-Brunswick, 1784–1867.

MG11, CO42, Canada, correspondance originale, 1842–1867.

sér. Q, Canada, correspondance originale, 1760–1841.

CO188, Nouveau-Brunswick, correspondance originale, 1784–1867.

CO194, Terre-Neuve, correspondance originale, 1700–1909.

CO217, Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton, correspondance originale, 1603–1867.

CO220, Nouvelle-Ecosse et Cap-Breton, correspondance originale, 1767–1869.

CO226, Ile-du-Prince-Edouard, correspondance originale, 1769–1873.

Nouvelle-Ecosse A, correspondance, 1603–1840.

RG1, E1, archives D'Etat du conseil exécutif, registres des comptes rendus, 1764–1867.

E3, Haut-Canada, papiers d'Etat, 1791–1840.

RG2, 1, Conseil privé, comptes rendus et ordonnances du Conseil, 1867–1899.

2, Conseil privé, archives, 1867–1930.

RG4, S (anciennement «Bound S»), correspondance du secrétaire civil, Québec, Bas-Canada et Canada-Est, 1760–1840.

C1, correspondance numérotée du secrétaire provincial, 1839–1867.

C2, correspondance du secrétaire provincial, registres des lettres, Québec, Bas-Canada, 1765–1771, 1812–1819, 1828–1865.

RG5, A1, correspondance du secrétaire civil, Haut-Canada, divers, 1766–1840.

RG7, G2, dépêches du Colonial Office, 1794–1909.

G7, dépêches des lieutenants-gouverneurs aux gouverneurs généraux, 1820–1869.

G14, archives diverses, 1774–1914.

RG11, ministère des Travaux publics, archives, sér. II et III.

RG42, archives du ministère de la Marine.

Canada. Assemblée législative.

Journaux.

Canada. Ministère de la Marine et des pêcheries.

Rapport annuels, 1867–1936.

Canada. Ministère des Transports.

Rapports annuels, 1936–1969.

Canada. Parlement.

Documents parlementaires, 1867–1930.

Haut-Canada. Chambre d'assemblée.

Journaux.

Terre-Neuve. Chambre d'assemblée.

Journaux.

Sources secondaires

AGA News

Aids to Navigation, 1969.

Anderson, William P.

«Modern Types of Danger Warnings on the Sea Coast», ms. non publié, s. l., s. d.

Bannister, J.A.

Long Point and Its Lighthouses, London, Univ. of Western Ontario, 1944.

Bird, Will R.

«Nova Scotia Has Many Lights» dans *Canadian Geographical Journal*, vol. 54 (mars 1957), p. 90–103, Ottawa.

Bowen, John Poland

British Lighthouses, Londres, Longmans, Green, 1947.

Calladine, W.A.

«Lighthouses Along the St. Lawrence», ms. non publié, s. l., s. d.

Canada. Ministère de la Marine et des pêcheries.

Review of the Improvements in Lighthouse and Coast Service of Canada between 1896 and Year Ending 31 December 1903, Ottawa, Imprimeur du roi, 1904.

Canada. Ministère des Transports.

List of Lights Buoys and Fog Signals, Atlantic Coast and the Gulf and River St. Lawrence to Montreal, Pacific Coast and the Rivers and Lakes of British Columbia, Newfoundland including the Coastal Waters of Labrador, and Inland Waters West of Montreal and East of British Columbia, éd. de 1965, 1966, et 1970, Ottawa, Imprimeur de la reine.

Canada. Ministère des Travaux publics.

Report of the Commissioner of Public Works for the Year Ending 30 June 1867, Ottawa, Hunter Rose, 1868.

Canadian Economic Journal

Montréal, 1885.

Corbin, T.W.

The Romance of Lighthouses, Londres, Seeley, 1926.

Corwin, Thomas

Report on the Trade and Commerce of the British North American Colonies with the United States and Other Countries, Washington, Printers to the Senate, 1851.

Encyclopædia Britannica

11^e éd., 14^e éd. (1929) et éd. de 1960.

Encyclopedia Canadiana

Edition de 1966, Toronto, Grolier.

Findlay, Alexander George

The British Navigator. A Sailing Directory for the Island and Banks of Newfoundland; the Gulf and River St. Lawrence; Cape Breton Island, Nova Scotia; and the Coasts thence to Boston, 4^e éd., Londres, Richard Holmes Laurie, 1872.

Grande-Bretagne. Admiralty Hydrographic Office

Admiralty List of the Lights on the Coast and Lakes of British North America Corrected to January 1864, Londres, Eyre and Spottiswoode, 1864.

Hawkins, Alfred

Quebec Directory and Strangers' Guide, Québec, W. Gowan and Son, 1844.

Johnson, George

Alphabet of First Things in Canada, 3^e éd., Ottawa, Mortimer and Co., 1897.

McLennan, J.S.

Louisbourg. From Its Foundation to Its Fall, 1713–1758, Londres, Macmillan, 1918.

MacMechan, Archibald

«Mary Crowell: The Heroine of Seal Island», ms. non publié, s. l., s. d.

Majdelany, Fred

The Red Rocks of Eddystone, Londres, Longmans, 1959.

North American Lights 1847

Londres, W. Clowes and Sons, 1847.

Oke, Robert

«Plans of the Several Light Houses in the Colony of Newfoundland», ms. non publié, s. l., s. d.

Permanent International Association of Navigational Congresses

Principal Advances Made Recently in Lighting, Beaconing and Signaling of Coasts, Bruxelles, 1923.

Phillips, Godfrey W.

Lighthouse and Lightship: And the Men Who Man the Trinity House Service, Londres, Robert Ross, s. d.

Powell, Henry J.

Glass-making in England, Cambridge, University Press, 1923.

Putnam, George R.

Sentinel of the Coasts. The Log of a Lighthouse Engineer, New York, Morton and Co., 1937.

Radford, J.

«Modern Lighthouses and Light-Vessels», dans *Nautical Magazine*, vol. 169, n^o 6 (juin 1953), p. 339–341, Glasgow.

Richardson, E.

We Keep a Light, Toronto, Ryerson Press, 1945.

Ryder, Alfred P.

Heads of Inquiry into the State and Condition of Lighthouses, Londres, Harrison and Sons, 1864.

Santangini, Ernest

Fixed Structures to Replace Lightships, Washington, U.S.G.P.O., 1950.

Scott, George

Scott's New Coast Pilot for the Lakes, Containing a Complete List of all Lights, Lighthouses, Fog Signals and Buoys on American and Canadian Shores, 3^e éd., Détroit, Free Press, 1890.

Smeaton, John

A Narrative of the Building and a Description of the Construction of the Eddystone Lighthouse with Stone, Londres, H. Hughes, 1791.

Stevens, John R.

«Lighthouses on the Great Lakes», Manuscript Report Series, n^o 94, Parcs Canada, Ottawa.

Stevenson, D. Alan

The World's Lighthouses Before 1820, Londres, Oxford Univ. Press, 1959.

Tait, Thomas R.

Early History of Lighthouses with a Short Account of Lighthouse Legislation in the United Kingdom and Excerpts from Existing Acts Affecting the Commissioners of Northern Lighthouses, Glasgow, J. Hedderwick and Sons, 1902.

United States Coast Guard

Historically Famous Lighthouses, Washington, U.S.G.P.O., 1957.
The Significance of Aids to Marine Navigation, Washington, U.S.G.P.O., 1943.

United States Coast Guard. Civil Engineering Division

Visual Signalling: Theory and Application to Aids to Navigation, Civil Engineering Report No. 37, Washington, U.S.G.P.O., 1964.

Wilkinson, Roderick

«Odd Lighthouses», dans *Nautical Magazine*, vol. 170, n^o 1 (juil. 1953), p. 30–32, Glasgow.

Index

A

- Acétylène, lampes à: 20, 23
Africa, naufrage du: 50
Airchine: 24, 72
voir aussi signaux de brume.
Alguada, récif d': 12
Allan Line: 54
Amherst, fort: 46, fig. 29
coût-construction: 46
description: 46
source lumineuse: 46
Amirauté: 12, 14, 29, 45, 46, 50, 56, 63, 67
Amour, pointe: 26, 33, 56, 59, 60, 63, 78, 95, fig. 40
description: 56
source lumineuse: 56
Anticosti, île d': 20, 26, 42, 56, 59
pointe du Sud-Ouest: 20, 60, fig. 46, 59
pointe Heath: 20, 26, 56
pointe Ouest: 20, 59, 78
pointe Sud: 54
Appleton, T.E.: 34
Argand, Ami: 15
Argand, brûleurs d': 15, 16, fig. 3, 50, 68
à l'île False Ducks: 72
à l'île Harbour Grace: 49
à l'île Machias Seal: 42
à l'île Sambro: 37
à la pointe Longue: 75
à la pointe Petre: 72
à Pointe des Monts: 59
au cap Bonavista: 49
au cap Race: 50
au cap Spear: 46
au fort Amherst: 46
description: 15
voir aussi sources lumineuses
Annprior, île d': 92, fig. 84
Astrea, naufrage de l': 42
Atkinson, pointe: 84, 87, fig. 79
coût-construction: 84
description: 84
source lumineuse: 84
Automatisation: 23, fig. 10, fig. 11, fig. 12, 24

B

- Baccalieu, île: 95
Baillarge, G.F.: 12, 14
Baleine, lampe à huile de: 15, 18, 30
voir aussi Argand, brûleurs d'.
Bannerman, Sir Alexander: 12
Barrow, Sir John: 67
Bas-Canada: 27, 42, 45, 46, 56, 59, 63
Bauld, cap: 15, 26, 56

- Bayfield, H.W.: 56, 59
Beale, cap: 84, 87
coût-fonctionnement: 84
feu: 84
histoire: 84, 87
portée: 84
Beaufort, Sir Francis: 10, 67
Belle-Isle: 8, 14, 15, 26, 30, 33, 54, 56, 63, 78
description: 54
feu: 54
radio: 26, 54
service de sauvetage: 33
sirène de brume: 24
trois phares de: 54
Belleoram: 95
Bell Rock, Ecosse: 12, 49
Berens, île: 84
coût-construction: 84
Bic, île du: 67
Bicquette, île: 59, 67, 98
coût-construction: 67
description: 67
histoire: 67
Bishop's Rock: 8
Black Bear, île: 92, 94
Blockhouse, pointe: 96, fig. 48
Board of Trade: 12, 50
Board of Works: 29, 30, 33, 76
Bon Ami, pointe: 98
Bonavista, cap: 49, fig. 32, fig. 33
coût-construction: 49
description: 49
feu: 49
portée: 49
Bontemps, Georges: 16
Bordier-Marcet, J.A.: 15
Brier, île: 29, 42
Brock, Isaac: 68
Brockton, pointe: 87, 88, fig. 82
description: 87
gardiens: 87
histoire: 87
Burlington: 72, fig. 59
description: 72
deux phares de: 72
situation géographique: 72
Burlington, baie: 99
Burnt, île: 81
- ### C
- Cabot, île: 12
Campobello, île: 40
Canada, la province du: 16, 18, 30
Cap Chat: 54, fig. 45
Cap-des-Rosiers: 56, 59, 60, 63, 78, 98, fig. 50, fig. 51
description: 60-63
feu: 60

Cap-Tourmentin: voir Jourimain, cap
 Caractéristiques des feux: 20
 Carlston: 20
 Carmanah, pointe: 83, 84, 87
 coût-construction: 87
 description: 87
 Carys Swan Nest: 91
 Catoptrique, appareil: 12, 15, 16, 18, 20, 32, 45, 46, 50, fig. 7
 à île Berens: 84
 à l'île Harbour Grace: 49
 à l'île Scatarie: 46
 à pointe des Monts: 59
 au cap Beale: 84
 au cap Pine: 49
 au cap Race: 50
 au cap Sainte-Marie: 53
 aux rochers Race: 83
 l'îlet Rouge: 67
 premier usage au Canada: 15
 voir aussi, l'append., réflecteurs paraboliques
 Chance Brothers: 16, 20, 53
 Channel, Head: 53, fig. 36
 Chantry, île: 78
 description: 78
 Charles, île: 91
 Cherry, île: 81
 description: 81
 Christian, île: 78
 Church, pointe: 97
 Ciboux, île: 95
 Clapperton, île: 100, fig. 71
 Clark, pointe: 78, 101
 description: 78
 situation géographique: 78
 Coate's, île: 91
 Cole's Shoal: 81
 Colombie-Britannique, phares de: 83, 84, 87, 88
 Commissaires des phares: voir la liste des provinces
 Commissaires des phares du Nord: 16
 Conseil national de recherches: 24
 Cookson, Isaac, and Company: 16
 Cordouan, description du phare de: 16
 Coteau-du-Lac: 14
 Coteau-Landing: 81
 Couleurs: 20
 internationales: 20
 Cove, île (lac Huron): 26, 78, fig. 68
 Cranberry, île (N.-E.): 23
 Croker, cap: 23
 Cross, île (N.-E.): 29

D

Dalen, Gustaf: 23
 Deep River, îlot: 92, fig. 83, 99
 description: 92
 Dépôt Fédéral des phares: 15, 16, 32, 46, 81

DeVillie & Company: 50
 Diamond Heating and Lighting Company: 20
 Diaphones: 24, 26, fig. 15, 37
 Dioptrique, appareil: 12, 16, 18, 20, 24, fig. 4, fig. 15, 32
 à Belle-Isle: 54
 à Cap-des-Rosiers: 60
 à la pointe Amour: 56
 à la pointe Windmill: 81
 à l'île Fisgard: 83
 à l'île Pelée: 76
 à l'île Sambro: 37
 à l'île Triple: 88
 à Pointe-au-Père: 63
 au cap St. James: 88
 au fort Amherst: 46
 au rocher Gannet: 42
 dans les tours impériales: 78
 Race Rocks: 83
 Sand Heads: 87
 voir aussi l'append.
 Discovery, île: 87
 Douglass, J.N.: 10
 Droits de phare: 27, 29, 34, 53
 voir aussi la liste des phares
 Dryad, pointe: 87
 Dungeness: 23

E

Eclats, feux à: 20, 42, 46
 voir aussi Feux
 Ecosse, sirène d': 24
 Eddystone, phare: 10
 histoire: 10
 Electrification: 18, 23, 24, 40, 91, 92
 au Canada: 23, 24
 en Grande-Bretagne: 23, 24
 Entrance, île: 84, 101, fig. 80
 description: 84
 Esclaves, Grand lac des: voir Outpost, île
 Escouminac, pointe: 60
 description: 60
 histoire: 60
 portée: 60
 Est, pointe: 96
 Etats-Unis, appareil dioptrique: 16
 gardiens de phares: 32
 optiques: 18
 phares: 32
 sources lumineuses: 30, 32

F

False Ducks, île: 29, 30, 70, 72, fig. 57
 coût-construction: 70
 description: 70
 feu: 72
 histoire: 70, 72

Fanal à double effet: 15
 Fanal sidéral: 15
 Fanjoy, pointe: 98
 Férolle, pointe: 32, 54
 Feux de 1^{re} classe: 16, fig. 4, fig. 5
 à Belle-Isle: 54
 à Cap-des-Rosiers: 60
 à la pointe Heath: 20
 au cap Race: 53
 voir aussi l'append., liste des phares
 Feux de 2^e classe: 18
 à Belle-Isle: 54
 à la pointe Amour: 56
 à la pointe Clark: 78
 à l'île Chantry: 78
 à l'île Cove: 78
 à l'île Nottawasaga: 78
 à l'île Seal: 40
 aux rochers aux Oiseaux: 56
 Gannet Rock: 42
 Race Rocks: 83
 Feux de 3^e classe:
 à la pointe Atkinson: 84
 à la pointe Escouminac: 60
 à l'île Griffith: 78
 à l'île Miscou: 60
 à l'île Pelée: 76
 à l'île Triple: 88
 à Pointe-au-Père: 63
 au cap St. James: 88
 Sand Head: 87
 Feux de 4^e classe: 46
 à l'île Christian: 78
 à l'île Fisgard: 83
 voir aussi l'append., liste des phares
 Feux de 5^e classe:
 à la pointe Windmill: 81
 voir aussi l'append., liste des phares
 Feux de 6^e classe: 18
 voir aussi la liste des phares
 Fiddler's Elbow: 81
 Fisgard, île: 83, 84, 101
 description: 83
 feu: 83
 Fitz Hugh Sound: 87
 Flamborough Head: 20
 Flattery, cap: 84
 Flower, île: 56
 Fourchu, cap: fig. 22
 France, utilisation du système catoptrique en: 15
 construction des phares: 14
 feux à éclats: 20
 optiques des phares: 16, 18, 20
 phare de l'île Penfret: 20
 Fraser, bateau-phare du fleuve: 83, 84, 87
 Fraser, Peter: 63
 Fresnel, Augustin: 16

G

Gananoque, île: 81
 Gannet Rock: 12, 29, 33, 40, 42, 97
 description: 40, 42
 gardiens: 40, 42
 histoire: 40, 42
 situation géographique: 40
 source lumineuse: 42
 Gardiens de phares: 23, 30, 32, 33, 34, 46
 voir aussi la liste des phares
 Gaspé, cap: 59
 Gereux, île: 100
 Gesner, Abraham: 18
 Gibraltar, pointe: 63, 70, fig. 55, fig. 56, 99
 description: 70
 histoire: 70
 situation géographique: 70
 Goderich: 76, 100, fig. 64
 description: 76
 situation géographique: 76
 source lumineuse: 76
 Gordon, Alexander: 50
 Gore-Bay: 81, 100, fig. 73
Granby, sloop: 37
 Grand Atterissage, phares de: 8, 10, 18, 33, 40, 50, 83, 84, 87, 91
 Grand Harbour: fig. 25
 Grande-Bretagne:
 appareils optiques: 16, 18, 20, 23, 32
 comparaison avec le Canada: 32
 feux à éclats: 20
 gardiens: 32
 lampes à vapeur de pétrole: 20
 Grands Lacs: voir la liste des phares
 Gray, Elisha: 26
 Great Basses: 12
 Green Shoal: 92
 Greenly, île: 56
 Grenadier, île: 81
 Griffith, île: 78, 100, fig. 69
 Gros Cap, récif: 15
 Grues, île aux: 26
 Guilon, île: 23
 Nouvelle-Ecosse: 23
 Gull Harbour: 94
 Guysborough: 96

H

Harbour Grace, île: 49
 description: 49
 situation géographique: 49
 source lumineuse: 49
 Harvey, Sir John: 49
 Haut-Canada: 29, 30, 68, 70
 Board of Lighthouse Commissioners: 68
 Head Harbour: 29

Heath, pointe: voir Anticosti, île d'
Holland Rock, signal de brume de: 24
Hood, David: 20
Hopes Advance, cap: 91
Horsburgh: 12
Hudson, baie d': 91
Hudson, détroit d': 88, 91

I

Ile de May: 49
Ile-du-Prince-Edouard, premiers phares sur l': 27, 60
voir aussi l'append., liste des phares
Incandescence, lampe à: 18, 20
Irish Lighthouse Board: 8
Ironbound, île: 96, fig. 20
Isle Verte: 27, 56, 59, 60, 63, 67, 68, 98
coût-construction: 63
coût-fonctionnement: 63, 67
description: 63
droits de phare: 63
gardien: 27, 67
histoire: 63, 67

J

Jack Straw, haut-fond: 81
Jourmain, cap: 14, 96
coût-construction: 14
plan: 14

K

Kamouraska, grande île de: 98
Killarney, chenal: 78, fig. 70
description: 78
deux phares: 78
Killarney-Est, feu de direction de: 101, fig. 86
Kincardine: 14, 101, fig. 72
Kitson, Arthur: 18
Kitson, brûleur: 18
Knapp, pointe: 81, 99

L

Lancaster, flèche: 81
Lentilles: voir Dioptrique (appareil)
Leonidas, naufrage du: 46
Lepreau, pointe: 26, 29, 40
Lighthouse Board of Canada: 26, 32, 33
établissement des organismes régionaux: 32
Lindoe, île: 81
Little Brewster Island: 34
Lonely, île: 78, 100
Long Pèlerin, île: 98
Longue, pointe (Lac Erié): 10, 20, 75, 76, fig. 61
description: 75, 76
historique: 75
situation géographique: 75
source lumineuse: 75, 76

Louisbourg: 12, fig. 16, fig. 17, fig. 18, 34
coût-fonctionnement: 34
description: 34
droits de phare: 34
feu: 34
histoire: 34
portée: 34
sirène d'Ecosse: 24
situation géographique: 34

M

Machias Seal, île: 16, 29, 33, 40, 42, 56
description: 42
histoire: 42
source lumineuse: 42
système catoptrique: 42
MacKenzie, phares sur le fleuve: 94
Madeleine, îles de la: 33, 54
Magee, île: 81
Main Duck, île: 26, 30
Maquereau, pointe au: 99
Marine, ministère de la: 10, 26, 30, 32, 33, 81, 84, 88
fondation des organismes régionaux: 32, 95
Marine et des pêcheries, ministère de la: 27, 32, 45, 46
Mark, pointe: 98, fig. 47
McIntyre, rapport de J.S.: 30, 76
McNutt, île: 40
Mécanismes de flotteur au Mercure: 20
voir aussi la liste des phares
Mercure, lampes à vapeur de: 23, 24, fig. 11, fig. 12, 60, 63
Michipicoten: 26
Milne, Benjamin: 20
Minot Ledge: 12
Miscou, île: 60
Mississagi, détroit de: 100
Mississauga, pointe: 68, 70, fig. 53, fig. 54
coût-construction: 68
description: 68
histoire: 68
Money, pointe: 26
Montréal, *Trinity House*: 27, 30, 49, 68
Morris, île: 92, fig. 85, 99
Multi-Flashing, appareil: voir Electrification
Mundy, A.J.: 26
Musquash: 23

N

Negro, cap: 95
Newton, Henry: 37
Nine Mile, pointe: 29, 72, 99
description: 72
situation géographique: 72
Nipigon, lac: voir île Tichnor
Nord, cap: 42, 95

- Nord, pointe (I.-P.-E.): 60, 96
 Norman, cap: 15, 32, 54, 56
Northern Lighthouse Board: 8
 Northey, J.P.: 24
 Nottawasaga, île: 78, 101, fig. 67
 feu: 78
 Nottingham, île: 91
 Nouveau-Brunswick, droit de phare au: 29
 commissaires des phares: 12, 27, 29, 40, 60
 phares: 29
 voir aussi l'append.
 Nouvelle-Écosse, premiers phares de: 27, 29
 commissaires des phares: 12, 29, 40, 42, 45, 46
 voir l'append., liste des phares
- O**
 Ogle, Amiral Sir Charles: 59
 Oiseaux, rochers aux: 32, 33, 54, 56, fig. 41, fig. 42, fig. 43
 description: 56
 feu: 56
 histoire: 56
 Oke, Robert: 12, 50
 rapport: 12, 46
 Ontario, lac: 68, 70, 72, 75
 Burlington: 72
 île False Ducks: 70, 72
 pointe Gibraltar: 70, 72
 pointe Mississauga: 68
 pointe Nine Mile: 72
 pointe Petre: 72
 Port Dalhousie: 75
 Presqu'île: 72
 Queen's Wharf: 75
 voir aussi l'append.
 Organismes: voir Organismes régionaux
 Organismes régionaux: 32, 33
 voir aussi l'append.
 Ouest, pointe: voir Anticosti, île d'
 Ouest, pointe (I.-P.-E.): 96, fig. 49
 Outpost, île: 94
 Owen, W.F.W.: 29, 42
- P**
 Page, John: 12, 14, 18, 56
 Panmure, pointe: 97
 Partridge, île (N.-B.): 24, 26, 29, 40, fig. 13
 description: 40
 histoire: 40
 signal de brume à vapeur: 24
 Pelée, île: 29, 76
 description: 76
 droits de phare: 76
 histoire: 76
 portée: 76
 situation géographique: 76
 source lumineuse: 76
 Pelé, passage: 24, 33, fig. 62, 76
 Pembroke, cap: 99
 Penfret, île: 18
 Perches surmontées d'un voyant, phares constitués de: 10, 81, 84, 91, 92, 94
 dans le détroit d'Hudson, coût-construction: 91
 dans le lac Winnipeg: 94
 installations: 91, 92
 portée: 91
 source lumineuse: 91
 Petre, pointe: 30, 72, 99
 coût-construction: 72
 description: 72
 portée: 72
 situation géographique: 72
 source lumineuse: 72
 Pétrole, lampes à vapeur de: 18, 20, 24
 voir aussi Feux
 Phares:
 architecture: 8, 10
 classification: 8, 33
 durant la première guerre mondiale: 33
 électrification: 18, 20, 23, 24
 feux automatiques: 23, 24
 feux à éclats: 20, 42, 46
 fonctions, phares d'entrée de port: 8, 10, 18
 hauteur: 10
 lampes à vapeur de pétrole: 18, 20, 24
 phares de jalonnement des côtes: 8, 18, 33
 phares de grand atterissage: 8, 10, 18, 33
 portée: 10
 principes d'architecture britanniques: 10, 12
 principes d'architecture canadiens: 12, 14, 15, 18
 situation géographique: 8, 10
 types de phares: 8, fig. 2
 voir l'append., liste des phares
 Phares en mer: 8, 10, 12
 fer coulé: 12, 14, 15, fig. 31
 phare-pylone: 8, 14, 46, 81, 91, 92, 94
 Pilier Sud: 67, 98
 Pine, cap: 49, 50, 95, fig. 33
 coût-construction: 49
 coût-fonctionnement: 50
 description: 49, 50
 histoire: 49, 50
 Pointe au Baril: 14
 Pointe-au-Père: 18, 20, 63
 coût-construction: 63
 description: 63
 histoire: 63
 lampe à acétylène: 20
 sirène d'Écosse: 24
 source lumineuse: 63
 Pointe aux Pins: 101

Pointe des Monts: 26, 56, 59, 60, fig. 44
coût-construction: 59
description: 59
feu: 59
histoire: 55, 59
situation géographique: 56, 59
Pointer, île: 87
Porphyry, île: 81
Port Burwell: 30
Port Dalhousie: 75, 100
description: 75
deux feux de direction: 75
histoire: 75
Portée: voir liste des phares
Pot à l'Eau-de-Vie, îles du: 99
Prescott: 15, 23, 33, 46, 81, 99
voir aussi Dépot fédéral des phares
Presqu'île: 72, fig. 58
description: 72
feu: 72
situation géographique: 72
Prime, pointe: 60, 97
description: 60
histoire: 60
source lumineuse: 60
Prince banc: 8, 15, 24
feux alimentés au xénon: 24

Q

Quaco: 40
Quebec Harbour: 81, 101, fig. 75
Quebec Trinity House: 8, 27, 30, 42, 45, 46, 49, 59, 60, 63, 67, 68
Queen's Wharf: 75, fig. 60
description: 75
histoire: 75
situation géographique: 75

R

Race, cap: 8, 12, 26, 33, 50, 53, 56, fig. 34
coût-fonctionnement: 50
description: 50
droits de phare: 50, 53
feu: 50, 53
histoire: 50, 53
situation géographique: 50, 53
Race, Rocks: 83, 84, 87, 102, fig. 78
histoire: 83, 84
situation géographique: 83
source lumineuse: 83
Radio, aides: 26
dans la baie et le détroit d'Hudson: 91, 92
Ray, cap: 26, 32, 50, 53, 54, 56, 59
Red Horse, rocher: 81
description: 81
Red Rock, pointe: voir Killarney (chenal)
Reed, pointe: 23

Réflecteurs paraboliques: 15, 16
voir aussi Catoptrique (appareil)
Renommée, pointe à la: 26
Résolution, île: 91
Rich, pointe: 56
Rocheuse, pointe: 95
Rose Blanche: fig. 35
Rouge, bateau-phare du récif de l'islet: 54
Rouge, îlet: 56, 67, 99, fig. 52
Rudyerd, John: 10

S

Sable, cap de: 29
Sable, île de: 10, 14, 29, 33
coût-construction: 14
histoire: 14
Sainte-Marie, cap: 53
description: 53
portée: 53
source lumineuse: 53
Saint-Paul, île: 12, 42, 45, 46, 50, 53, 54, 59, fig. 27, fig. 28
coût-construction: 45, 46
coût-fonctionnement: 45, 46
description: 46
deux phares à: 42, 45, 46
histoire: 42, 45, 46
portée: 46
service de sauvetage: 45
situation géographique: 42, 46
source lumineuse: 46
Sambro, île: 8, 12, 37, 42, 63, 70, 96, fig. 19
coût-construction: 37
coût-fonctionnement: 37
description: 37
droits de phare: 37
histoire: 37
situation géographique: 37
source lumineuse: 37
Sand Heads: 87
coût-construction: 87
source lumineuse: 87
Scatarie, île: 33, 42, 45, 46
coût-construction: 45, 46
coût-fonctionnement: 45
description: 46
source lumineuse: 46
Scotch Bonnet: 100
Seacow, pointe: 97
Seal, île (N.-B.): 29, 40, 42, 97, fig. 21
description: 40
gardiens: 40
source lumineuse: 40
Sept-Iles: 54
Service de sauvetage: 33, 45
Sherryvore: 12
Shippagan: 33, 96

Sibylle, naufrage du: 45
Signaux de brume: 23, 24, 26, 32, 33, 49, 67, 87, 91, fig. 13
voir aussi *Airchine*, diaphones.
Signaux sonores sous-marins: 26
Sissiboo: 98
Smeaton, John: 10
Smith, D.C.: 18
Sources lumineuses: fig. 6, fig. 7, fig. 8
lampes à acétylène: 18, 20, 23, 24, 78, 91
lampes à charbon: 34
lampes à huile de baleine: 15, 18, 30, 32, 34, 37, 59
lampes à huile de colza: 18, 83
lampes à huile de morue: 34
lampes à huile minérale: 23
lampes à kérosène: 18, 20, 32, 83, 84, 92
voir aussi Argand (brûleurs), Baleine (lampe à huile de), Catoptrique (appareil), Dioptrique (appareil), Eclats (feux à), Electrification, Fanal (sidéral), Feux (de 1^{re} à 6^e classe), Incandescence (lampes à), Kitson (brûleurs), Mercure (lampes à vapeur de), Pétrole (lampes à vapeur de), Valve solaire, Wigham (brûleur), Xénon (feux alimentés au).
Souris-Est: 97
Southampton Harbour: 101, fig. 66
Southeast Shoal: 26
South Foreland: 23
Spear, cap: 46, 49, fig. 30
source lumineuse: 46
Spectacle, île: 81
Stevens, John R.: 75
Stevenson, D. Alan: 34
Stevenson, D. et T.: 16
Stevenson, R.: 12
St. James, cap: 88
coût-construction: 88
description: 88
portée: 88
source lumineuse: 88
Stokes, Peter J.: 78
Stone Chance, signal de brume de: 26, fig. 14
Strawberry, île: 81, fig. 74
Submarine Signal Company: 26
Sud, pointe: voir Anticosti, île d'.
Sud-Ouest, pointe du: voir Anticosti, île d'.
Swallow Tail: 98

T

Terre-Neuve: 12, 14, 15, 29, 33, 34, 45, 46, 49, 50, 53, fig. 31, 54, 56
Board of Works: 29, 30, 33, 50
commissaires des phares: 29, 50
voir aussi l'append.
Thames, rivière: 76, 100, fig. 63
description: 76
situation géographique: 76
Tichnor, île: 94
Tidmarsh, J.H.: 42
Tours impériales: voir île Chantry, île Christian, île Cove, île Griffith, île Nottawasaga, pointe Clark.

Transports, ministère des: 24, 32, 33
Direction des aides à la navigation: 32
Travaux publics, ministère des: 14, 32, 54, 56, 59, 68, 78
Trinity House: 7, 8, 16, 27, 42, 30, 45, 46, 49
charte: 7, 8
Elder Brethren: 7, 12, 50
Trinity-Nord: fig. 31
Triple, île: 54, 56, 88, fig. 81
coût-construction: 88
description: 88
histoire: 88
source lumineuse: 88
Tuktoyaktuk: 94

V

Valois, pointe: 92
coût-construction: 92
description: 92
source lumineuse: 92
Valve solaire: 23
Varennes: 14
Verrier, A.M.: 34

W

Wales, île: 91
Walton port de: 98, fig. 26
Welsford, naufrage du: 50
White Island Shoal: 15
Whittle, cap: 26
Wigham, brûleur: 20
voir aussi Automatisation.
Windmill, pointe: 81, 100, fig. 76
description: 81
histoire: 81
source lumineuse: 81
Winstanley, Henry: 10
Wolf, île: 99
Wood Island: 97

X

Xénon, feux alimentés au: 15
voir aussi Feux.

Verrerie de table mise au jour au fort Amherst dans l'île du Prince-Edouard

Paul McNally

Lieux historiques canadiens
n° 9

124	Sommaire
124	Introduction
127	Identification, datation et attribution
129	Interprétation
132	Conclusions
133	Sources citées

Tableau

131	<i>1 Périodes auxquelles on attribue les types de verrerie de table découverts</i>
-----	--

Sommaire

Le verre de table recueilli lors des fouilles entreprises au fort Amherst se limite à seize objets, qui représentent bien le verre anglais en vogue au cours du troisième quart du XVIII^e siècle. Les objets comprennent des verres à pied ornés de torsades et des verres taillés à facettes, une burette de verre taillé, un compotier, un bouchon de carafe, des verres à toast et des tessons de gobelets. Les dates attribuées au verre coïncident avec la période de 1758 à 1771 pendant laquelle le fort a été occupé.

Le verre du fort Amherst est un verre plus coûteux que celui normalement trouvé dans les sites militaires du Canada déjà fouillés. La faible quantité et la relative finesse du verre recueilli semblent témoigner d'un usage restreint et de la rareté du verre de table au cours de la courte période pendant laquelle le fort Amherst fut occupé.

Présenté pour publication en 1972 par Paul McNally, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Ottawa.

Introduction

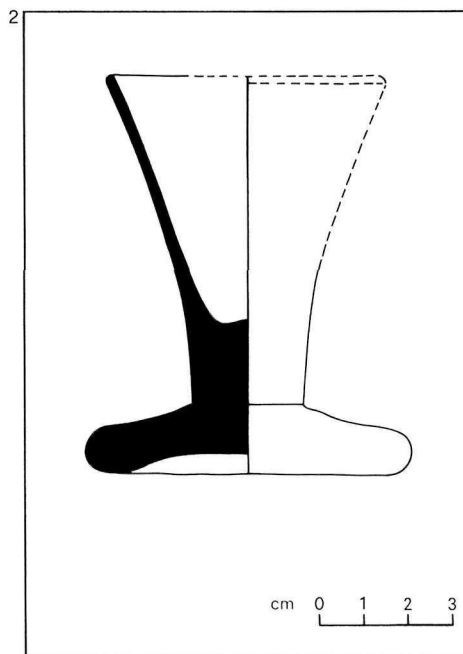
Le fort Amherst, situé près de Charlottetown dans l'île du Prince-Edouard (fig. 1), a été construit par les Anglais en 1758 après la capitulation de la forteresse de Louisbourg, sur ou près de l'emplacement d'un village acadien qui remontait à 1720. De 1758 à 1763, la garnison en poste à ce fort se situa entre 110 et 190 soldats. À la fin de la guerre de Sept Ans, l'ouvrage de fortification perdit son importance militaire, mais quelque deux compagnies (comprenant 110 hommes) y demeurèrent jusqu'à l'abandon du fort à l'été 1768. Le premier magistrat John Duport s'installa au fort pour une période indéterminée en 1771, et par la suite le terrain servit à des fins agricoles (Hornby 1965; Gillis: comm. pers.)

En 1963, la Direction des lieux et des parcs historiques nationaux du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien confiait à John H. Rick et à Ian C. Rodger l'exécution de fouilles archéologiques au fort Amherst (Rick 1970: 23–25), lesquelles restèrent inachevées. Nous étudierons ici le verre de table recueilli au cours de ces fouilles archéologiques.



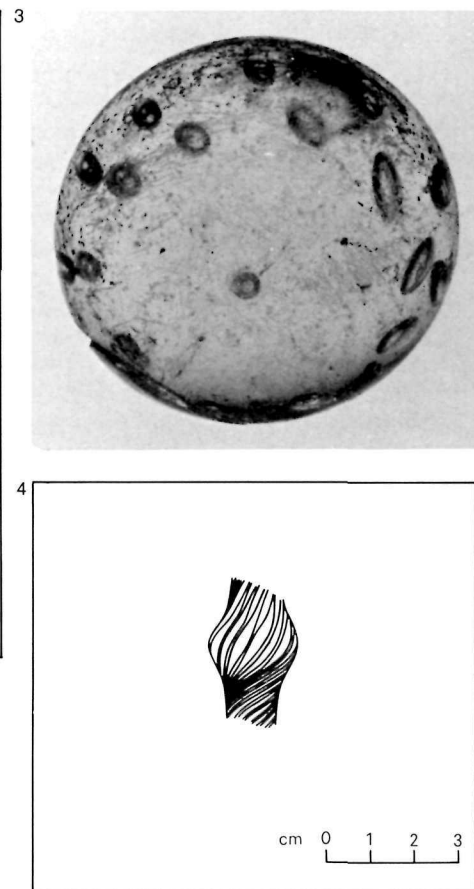
2 Verre anglais à toast classique, verre au plomb; en vogue entre 1750 et 1800 environ. Spécimen provenant du fort Beauséjour.

3 Sphère de verre avec bulles d'air elliptiques, faisant partie d'un bouchon de carafe, diamètre horizontal: 36 mm, verre au plomb; type de bouchon



fabriqué à partir du début du XVIII^e siècle jusqu'à 1760 au moins. Spécimen provenant du fort Beauséjour.

4 Bouton d'une tige anglaise ornée de torsades claires, torsade simple à spirales multiples, verre au plomb; en vogue entre 1740 et 1770.



Identification, datation et attribution

Aucune pièce de la collection de verre du fort Amherst ne remonte à l'occupation française avant 1758. À l'exception d'un seul tesson, le verre est d'origine anglaise, et, d'après les tessons datés, il a été fabriqué au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. La collection ne compte pas de verre de table d'une époque ultérieure. Des seize objets de verre qui forment la petite collection, quinze d'entre eux sont identifiables et ils donnent une excellente idée des types de verre en vogue en Angleterre dans les années 1760. Outre les tessons provenant de trois gobelets, de deux verres à toast et d'un bol à punch probablement non orné, la collection comprend une sphère de verre avec bulles d'air elliptiques, faisant partie d'un bouchon de carafe, une tige à bouton avec torsades claires, cinq tiges ornées de torsades opaques, une tige à facettes taillées et une burette à facettes taillées. Un seizième artefact, un tesson d'une poignée provenant d'un vase d'origine non britannique, n'a pas été identifié avec certitude.

Les gobelets de verre au plomb, objets les plus communément trouvés, demeurent difficiles à dater avec précision. Répandus dans les sites d'occupation anglaise du début du XVIII^e siècle jusqu'à une époque assez avancée du XIX^e, nous n'avons encore aucun moyen de les dater avec plus d'exactitude.

Les fouilles effectuées à ce jour dans divers sites semblent témoigner de la fréquence d'utilisation des verres à toast à bord des navires au XVIII^e siècle, vraisemblablement à cause de leur solidité. Ainsi, très nombreux à des endroits comme les forts Beauséjour et Beaubassin dans les provinces maritimes, ils le sont beaucoup moins à des endroits généralement similaires, mais situés à l'intérieur des terres, tels que le fort de Coteau-du-Lac. Cette explication ne vaut qu'à titre hypothétique, parce que le fort Beauséjour et le site de Beaubassin datent des années 1750, tandis que le fort de Coteau-du-Lac ne remonte qu'à 1779; par conséquent, la variation dans la fréquence des verres à toast d'un site à l'autre pourrait s'attribuer à leur perte de popularité.

Les verres à toast, verres à pied lourd, tireraient leur nom anglais, *firing glass*, du bruit qu'ils produisaient lorsqu'on les frappait sur la table en signe d'agrément. Surtout originaires d'Angleterre, on les retrouve à partir de 1730 jusqu'à une époque assez avancée du XIX^e siècle (Ash 1962: 84-86). En raison de leur durabilité, les verres à toast auraient existé bien après leur période de vogue qui se situerait pendant la seconde moitié du XVIII^e siècle (Hughes 1956: 229). Les spécimens recueillis au fort Amherst constituent d'excellents exemples de ce type de verre (fig. 2).

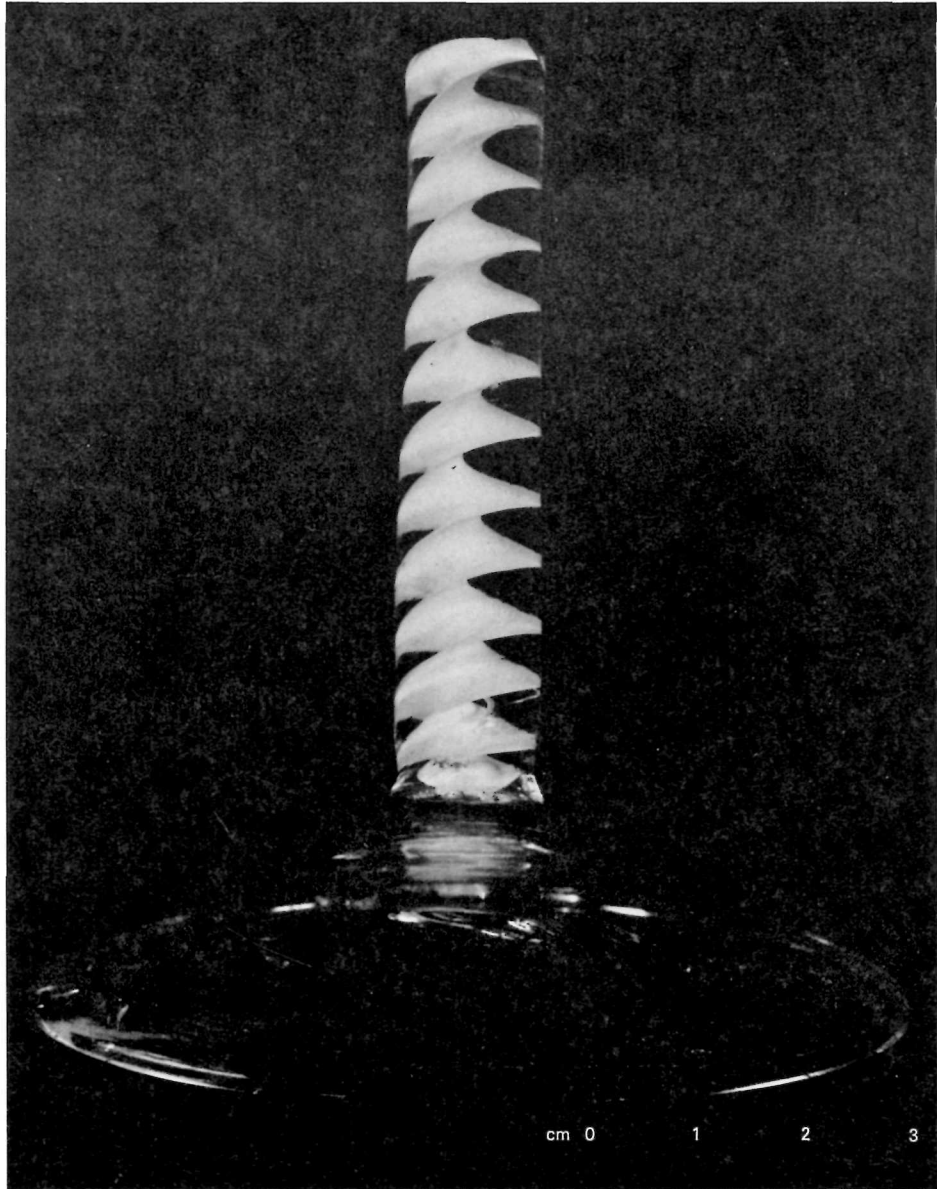
Un tesson de pied de verre provient soit d'un compotier, soit d'un bol à punch, la distinction dépendant largement de la forme du bol. Ne comportant qu'une très petite partie du bol, notre tesson n'en ressemble pas moins beaucoup au bol à punch (ou sallièr) illustré par Haynes (1964: Gravure 96e) et daté du dernier quart du XVIII^e siècle. Quelle que soit sa fonction, l'objet se situe vraisemblablement entre 1750 et 1800 tout au plus (Haynes 1964: 291) puisque cette période regroupe tous les spécimens trouvés à ce jour dans les sites archéologiques canadiens.

À défaut d'autres preuves, nous supposons que les bouchons de carafe sphériques avec bulles d'air elliptiques, à cause de leur lourdeur, perdirent leur vogue peu après le début de la période d'excise du verre anglais (après 1745), durant laquelle le verre était taxé au poids. Apparus aux environs de 1710 (Hughes 1956: 254), ces bouchons (la boule et la tige cylindrique allant dans le goulot) s'utilisaient avec un type de carafe qui disparut peu après la première moitié du siècle (Ash 1962: 123). Toutefois, des récents témoins archéologiques indiquent que ces bouchons furent en vogue pendant la guerre de Sept Ans. Un spécimen trouvé au fort Beauséjour (McNally 1971: 89-90) aurait vraisemblablement été déposé à cet endroit après 1755; un autre à Beaubassin (Harris 1972: 35) pas avant 1760; le spécimen décrit ici, datant d'au plus tôt 1758. La similitude de fabrication et de décoration entre les bouchons avec bulles d'air elliptiques et les tiges ornées de torsades claires témoigne peut-être de leur vogue simultanée jusqu'à 1760 au moins. Dans le cas de la sphère de verre recueillie au fort Amherst, nous sommes en présence de bulles plutôt irrégulières, disposées à la périphérie: la figure 3 montre un spécimen mieux conservé provenant du fort Beauséjour.

Les tessons de verre qui représentent les plus importants types de verre de la période d'excise anglaise proviennent, pour la plupart, de verres à pied. À cette époque, on tenta d'allier le style rococo, en particulier son élégance, ses courbes et son ornementation, alors très en demande, à la légèreté des vaisseaux pour éviter les répercussions économiques de l'imposition au poids. Ainsi, peut-on considérer les deux types de tiges torsadées et le miroitement réfringent du verre à facettes légères dans une optique de «compensation par l'ornementation» (Thorpe 1969: 201).

Le plus ancien de ces trois types de tige est celui à torsades claires, que les verriers connaissaient bien avant la période d'excise. Très en vogue après l'entrée en vigueur de cette loi absurde, la tige à torsades claires fut éclipsée à la fin des années 1760 par les tiges à torsades opaques et celles à facettes. Donc, 1740 à 1770 constitue une période de datation assez sûre (Elville

5 Tige à torsades opaques, torsade à une seule spirale avec pied, verre au plomb, en vogue entre 1750 et 1780.



1961: 13; Thorpe 1969: 213). Le spécimen recueilli au fort Amherst comprend une torsade simple à spirales multiples avec un bouton (fig. 4).

Vraisemblablement inspirées des torsades claires et des filigranes du verre vénitien, les tiges à torsades opaques apparurent vers 1750 et furent en vogue jusqu'en 1780 (Thorpe 1969: 213–214). Des spécimens provenant du fort Amherst, quatre sont ornés de torsades doubles, et le cinquième (fig. 5) est orné d'une seule torsade à spirale unique avec un pied conique uni.

La tige à facettes connut une période d'utilisation plus longue que les deux autres, c'est-à-dire de 1745 à 1810. Cependant, plusieurs considérations viennent raccourcir quelque peu cette période de datation. D'abord, les tiges à facettes n'étaient pas très répandues avant 1760 (Haynes 1964: 284) et, plus tard, des cannelures remplacèrent les facettes. Le prolongement des cannelures sur la coupe du verre n'aurait débuté qu'en 1760 (Ash 1962: 104–105) et aurait commencé à disparaître après 1780 ou 1790 (Ash 1962: 106). Le spécimen du fort Amherst ayant des facettes hexagonales et des cannelures sur la coupe (fig. 6), se situerait vraisemblablement entre 1760 et 1790.

La burette à facettes est de conception similaire. Le tesson en question offre une panse taillée en pointes de diamant et un col taillé en écailles. Dans l'ouvrage de Thorpe, qui montre divers types de burettes de l'époque (1969: planche 151), nous trouvons deux spécimens datés 1750 et 1770, qui se rapprochent du nôtre. Nous pouvons donc affirmer que le tesson provenant du fort Amherst, d'origine anglaise, remonte au troisième quart du XVIII^e siècle, étant donné que les formes changèrent considérablement après cette époque.

Le dernier spécimen mis au jour au fort Amherst est une énigme. Il s'agit de la partie supérieure d'une large anse plate rattachée à un vaisseau à paroi très mince dont il ne reste virtuellement rien. Son origine anglaise n'est guère certaine, puisque le vaisseau est fait de verre sans plomb, tandis que tout le verre de table recueilli est de cristal de plomb. La forme de l'anse ne révèle presque rien si ce n'est qu'elle date d'avant 1830 car son extrémité supérieure aurait été fixée au vaisseau avant l'autre (Wilkinson 1968: 21). Assez petit, le tesson n'en ressemble pas moins à une carafe d'exportation de Bohême trouvée à la forteresse de Louisbourg. La carafe se situe dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (Charleston: comm. pers.) et a été trouvée dans un contexte archéologique des années 1760 (McNally 1973: fig. 8).

Interprétation

Selon Ivor Noël Hume (1969: 27), le verre recueilli dans les sites coloniaux américains a tendance à accuser un net retard sur les dates communément attribuées aux divers styles par les collectionneurs et analystes de verre anglais, mais cet argument ne s'appliquerait pas aux sites militaires canadiens du XVIII^e siècle. Le tableau 1 présente les périodes dans lesquelles se situeraient les types de verre de table du fort Amherst décrits plus haut, ces dates ayant été obtenues en grande partie de sources autorisées en matière de verre anglais. Les limites de l'occupation du fort Amherst sont indiquées par des pointillés. Sans doute, les verres utilisés au fort Amherst furent de ceux alors en vogue en Angleterre.

De plus, la verrerie mise au jour au fort Amherst se qualifie sans nul doute de verre de fantaisie. Dans les années 1760, les verriers anglais fabriquaient du verre sans ornementation et le verre étudié ici était plus coûteux que ce dernier. Par exemple, un verre à tige torsadée coûtait environ 25 pour cent de plus qu'un verre semblable uni, un verre à tige à torsades opaques, 40 pour cent de plus qu'un verre à torsades claires, et un verre taillé à facettes encore 27 pour cent de plus que celui à torsades opaques (Hughes 1956: 99, 111; Elville 1951: 104). La présence d'une telle verrerie ne surprend guère puisqu'on en a trouvé à d'autres sites tels que le fort Beauséjour (McNally 1971); cependant, le verre de table recueilli au fort Amherst témoigne semble-t-il d'un usage différent de celui qu'on en fit au fort Beauséjour.

La collection du fort Amherst se distingue de celle du fort Beauséjour par le grand nombre de pièces de table de qualité qu'elle contient. Utilisant les éléments décoratifs tant intérieurs qu'extérieurs comme critère de distinction entre le verre commun et le verre fin, il est évident qu'au moins 9 des 16 artefacts de verre de table recueillis entrent dans la catégorie de la verrerie fine: verre anglais taillé et orné de filigranes qui était très coûteux et avait une certaine élégance. Sans offrir une très grande sûreté à cause du petit nombre de pièces dans la collection, les statistiques indiquent au moins une tendance vers l'élégance au lieu du fonctionnel. Une étude analogue de la collection plus importante du fort Beauséjour révèle que 77 pour cent de cette collection se composait de verres communs (McNally 1971: 137).

Outre le parallèle vraisemblablement étroit entre les dates assignées au dépôt des artefacts et leur période de vogue en Angleterre, le type du verre de table du fort Amherst indiquerait que ses habitants avaient des liens étroits avec leur métropole et se répartissaient d'emblée en deux classes: celle qui ne possédait que peu de verrerie et celle qui disposait d'une verrerie de qua-

lité. Le petit nombre de pièces dans la collection suggère que le verre s'utilisait très peu et, compte tenu du prix élevé du verre recueilli, qu'il était, bien entendu, l'apanage des officiers. Il se peut également qu'une partie de ce verre de table ait été déposée à l'époque où Dupont habita le fort.

La céramique trouvée au fort Amherst confirmerait nos conclusions sur le verre; elle compte une grande proportion de pièces décorées et coûteuses comme du *creamware* orné de motifs imprimés sur vernis ou de décors de glaçure cuits à basse température et de la porcelaine orientale d'excellente qualité. Nous remarquons à nouveau un contraste frappant avec la collection du fort Beauséjour en termes de finesse des pièces, contraste d'autant plus évident que les pièces fines représentent une partie de la collection de céramiques de chacun des sites.

Le contraste est atténué lorsque nous prenons en considération les collections de verre et de céramique de la forteresse de Louisbourg. Il s'établit un parallèle presque parfait entre la quantité et la qualité des pièces fines de verre et de céramique du fort Amherst et de la forteresse de Louisbourg, dont le fort Amherst, dans l'île du Prince-Edouard, était un avant-poste. Le fort Beauséjour, au cours de sa première période d'occupation anglaise (1755 à 1768) était non moins un avant-poste de la forteresse, mais il se situait cependant dans un cadre beaucoup moins champêtre que le fort Amherst. Tandis que l'histoire du fort Beauséjour au début de son occupation anglaise se caractérise par l'animosité des sujets acadiens de la région de Chignecto et par des opérations militaires contre les Français et les Amérindiens, l'histoire du fort Amherst se caractérise par rien de plus que la routine ennuyeuse, interrompue à l'automne par l'arrivée des provisions et au printemps par la relève de la garnison, et par une courte mutinerie en 1762 (Hornby 1965). Il se peut aussi que le fort Amherst ait été plus facile à approvisionner à cause de la voie maritime qui le reliait directement à la forteresse de Louisbourg.

On peut difficilement concevoir que les raisons d'ordre historique avancées suffisent à expliquer le contraste plutôt frappant que révèlent les articles de table des deux sites. Même si les habitants du fort Amherst jouissaient d'une vie relativement plus paisible que ceux vivant au fort Beauséjour, il semble peu probable qu'ils aient eu beaucoup d'occasions de festoyer; il n'y avait que cinq officiers en poste au fort et ils avaient peu de contacts, sociaux ou autres, avec les autres forts. Nous ne pouvons donc pas justifier la différence entre les collections de verrerie de table par un écart considérable entre les modes de vie aux deux forts.

Nous avons déjà dit que les observations de Ivor Noël Humes au sujet des usages anachroniques des styles de verre dans les colonies ne s'appliquent pas à des sites tels que ceux dont il est question dans le présent article. La verrerie en provenance de ces sites est la même, à peu de chose près, que celle en vogue en Angleterre au milieu du XVIII^e siècle. De plus, cette verrerie est révélatrice en ce sens qu'elle permet de reconstituer la disponibilité et l'usage des articles de table à l'époque. Le contraste qui se dégage de la comparaison du verre de table au fort Amherst et au fort Beauséjour, témoigne d'un usage plus répandu de la verrerie utilitaire au deuxième fort, différence qui peut difficilement être attribuable au mode de vie caractérisant les deux endroits dans les années 1760. La divergence découle principalement de la présence de gobelets en grande quantité au fort Beauséjour outre les verres à pied bien ordinaires. Puisque les gobelets ordinaires, au point de vue du style, étaient très communs durant la seconde moitié du XVIII^e siècle, il est impossible de préciser, à partir de preuves extrinsèques, s'ils furent plus utilisés à un moment qu'à un autre. Cependant, comme le fort Beauséjour fut à nouveau occupé par les Anglais en 1771 puis une autre fois en 1809, tandis que le fort Amherst et la forteresse de Louisbourg demeurèrent essentiellement inoccupés à partir de 1768, nous pouvons alors conclure, d'après la proportion de verrerie fine et de verrerie commune à ces sites, que les articles de verre étaient devenus courants à la fin du siècle et que leur usage avait probablement atteint les classes inférieures de la société dans une certaine mesure. Ainsi, la vulgarisation du verre de table commun aurait été un phénomène assez soudain et important des années 1770–1780.

Certains soutiennent que le verre de table (et la céramique, vraisemblablement) utilisé au fort Beauséjour et au fort Amherst pendant leurs périodes communes d'occupation (jusqu'en 1768) aurait été à peu près identique, soit peu de pièces et, dans l'ensemble, des pièces élégantes et ornées. Au fort Beauséjour, le verre commun, difficile à dater hors de son contexte archéologique, aurait augmenté sensiblement au cours des périodes d'occupation subséquentes et, de ce fait, fausserait les données sur le verre de table utilisé au cours des années 1760. La collection du fort Amherst, plus restreinte dans le temps, sera peut-être plus en mesure de révéler la nature et la quantité du verre de table sans doute présent dans les forts anglais secondaires d'Amérique du Nord à l'époque de la guerre de Sept Ans et dans les années suivantes.

6 Apparence probable d'un verre à pied taillé à facettes d'origine anglaise, basée sur un tesson de tige et de coupe recueilli au fort Amherst, verre au plomb; 1760-1790.

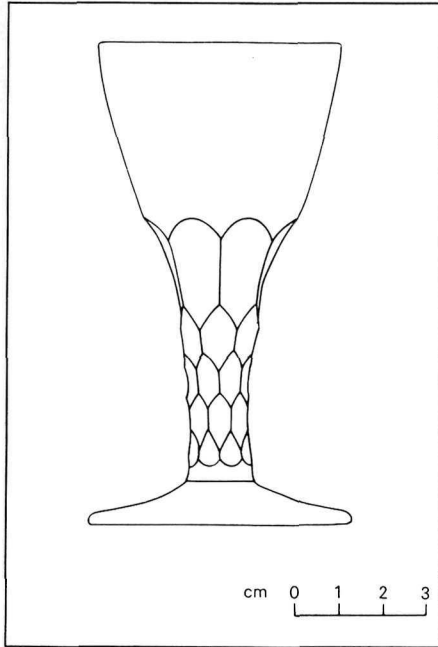


Tableau 1

Périodes auxquelles on attribue les types de verre de table découverts

Goblet ordinaire	1730-1740	1740-1750	1750-1760	1760-1770	1770-1780	1780-1790	1790-1800	
Verre à toast								
Bol à punch								
Bouchon de verre avec bulles								
Tige ornée de torsades claires								
Tige ornée de torsades opaques								
Tige à facettes								
Burette à facettes								
	1730	1740	1750	1760	1770	1780	1790	1800

Conclusions

Bien que les fouilles archéologiques du site soient inachevées, nous connaissons assez bien l'histoire du fort Amherst par les artefacts recueillis. Ainsi, les dates attribuées au verre de table coïncident avec la période de 1758 à 1771 au cours de laquelle le fort a été occupé. Il est impossible d'arriver à des conclusions certaines fondées sur la présence ou l'absence de certains types de verre de table lorsqu'un site n'a été que partiellement sondé et n'a donné qu'une collection restreinte de verre. Et pourtant, notre étude du verre nous porte à croire à la juxtaposition de deux styles de vie au fort Amherst, conclusion que viennent appuyer l'étude des céramiques et les études historiques et archéologiques. Article assez rare au fort, le verre appartenait à une catégorie privilégiée de sa population ou au premier magistrat Dupont, qui occupa le fort en 1771, après les militaires.

Toute conclusion plus générale sur le commerce et l'approvisionnement militaire des colonies maritimes découlera nécessairement de l'hypothèse énoncée plus haut et, de ce fait, perdra de sa force. Cependant, il est certain que les styles de verre de table, autant au fort Amherst qu'à la forteresse de Louisbourg pendant son occupation par les Anglais, se conformaient à la vogue de la métropole anglaise, comme en témoignent les recueils historiques des collectionneurs.

Sources citées

Ash, Douglas

1962

How to Identify English Drinking Glasses and Decanters 1680–1830, Londres, G. Bell and Sons.

Elville, E.M.

1951

English Tableglass, Londres, Country Life.

1961

The Collector's Dictionary of Glass, Londres, Country Life.

Harris, Jane E.

1972

Glassware Excavated at Beaubassin, N.S., Travail inédit n° 65, Parcs Canada, Ottawa.

Haynes, E. Barrington

1964

Glass Through the Ages, Londres, Penguin Books.

Hornby, Brock

1965

«Fort Amherst», manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa.

Hughes, G. Bernard

1956

English, Scottish and Irish Table Glass from the Sixteenth Century to 1820, New York, Bramhall House.

McNally, Paul

1971

Table Glass at Fort Beauséjour, New Brunswick, Travail inédit n° 21, Parcs Canada, Ottawa.

1973

«Table Glass in the Collections of the National Historic Parks and Sites Branch, 1710–1850», manuscrit en rédaction.

Noël Hume, Ivor

1969

«Glass in Colonial Williamsburg's Archaeological Collections», *Colonial Williamsburg Archaeological Series*, n° 1, Colonial Williamsburg, Williamsburg (Va).

Rick, John H.

1970

«Travaux d'archéologie du Service des lieux historiques nationaux, 1962–1966», *Lieux historiques canadiens: cahiers d'archéologie et d'histoire*, n° 1, p. 10–45, Ottawa.

Thorpe, W.A.

1969

A History of English and Irish Glass, Londres, Holland Press, fasc. de l'édition 1924.

Wilkinson, R.

1968

The Hallmarks of Antique Glass, Londres, Richard Madley.

Les bâtiments du port de Halifax: rapport historique

Susan Buggy

Lieux historiques canadiens
n° 9

136	Sommaire
136	Reconnaissance
139	Introduction
141	Le site de la restauration
141	Le site
144	Les rues et les trottoirs
152	Le quai
153	L'édifice Pickford & Black
153	Historique
158	Architecture
159	L'atelier du charpentier
159	Historique
163	Architecture
164	L'entrepôt et la banque Collins
164	Historique
164	<i>La banque Collins</i>
165	<i>L'entrepôt Collins</i>
165	<i>La propriété</i>
169	Architecture
176	Le magasin rouge
176	Historique
180	Architecture
181	L'édifice Simon
181	Historique
184	Architecture
188	L'entrepôt du corsaire
188	Historique
189	Architecture
192	Le magasin de bois
192	Historique
192	Architecture
193	Notes
201	Bibliographie analytique

Sommaire

Dans cette étude on tente d'expliquer et de documenter le rôle et les associations historiques d'un complexe de bâtiments du XIX^e siècle dans le port de Halifax. On s'efforce aussi de distinguer leurs caractéristiques architecturales et les modifications apportées à leur construction.

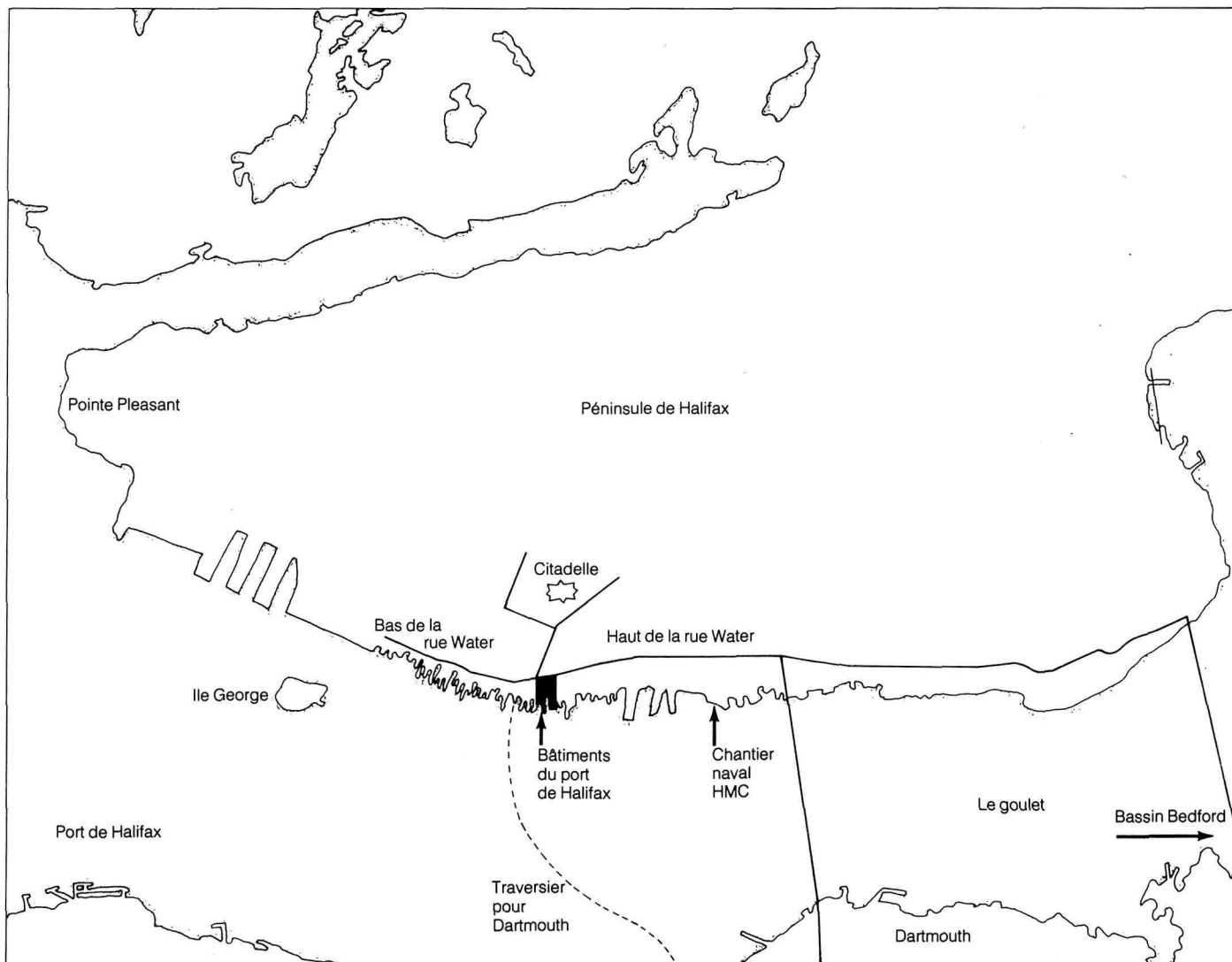
Présenté pour publication en 1973 par Susan Bugghey, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Ottawa.

Reconnaissance

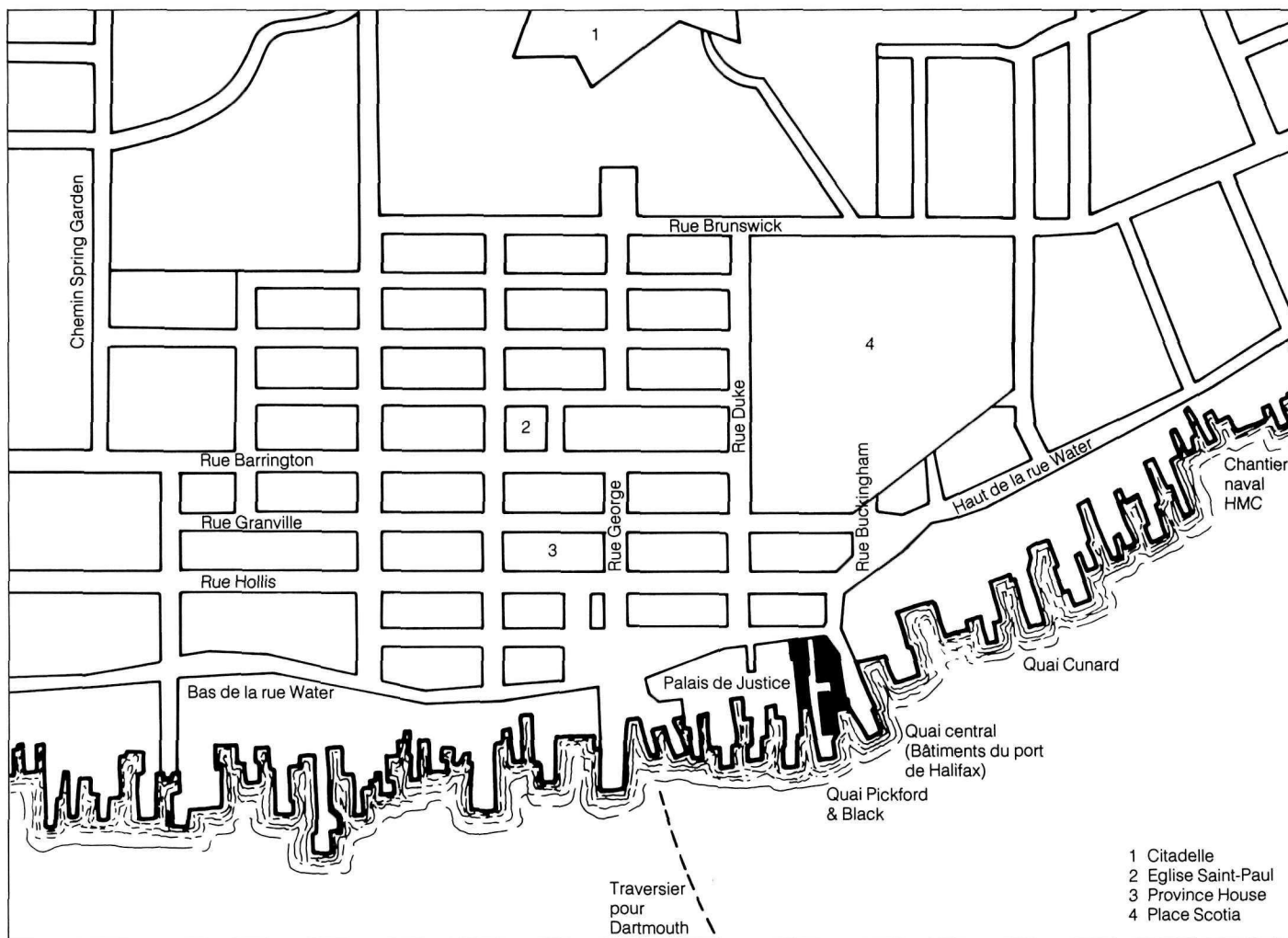
Nous tenons à remercier les nombreuses personnes de Halifax et d'Ottawa qui nous ont volontiers prêté leur concours dans l'élaboration de ce rapport. Nous remercions principalement M. R.J. Fisher de la Pickford & Black, MM. Louis Collins et Gilbert Hutton de la Commission historique de Halifax, Mlle Phyllis Blakeley et Mmes Lois Kernaghan et Virginia Clark des Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse, ainsi que M. Charles Armour des archives de l'université Dalhousie, pour l'aide et les suggestions qu'ils nous ont apportées. Nous sommes également reconnaissante à la Division des services de restauration (Direction des services techniques), plus particulièrement à M. Martin Weil et Mlle Gouhar Shemdin, de nous avoir fourni des renseignements sur l'architecture, ainsi que des critiques fort utiles.

Nos remerciements s'adressent également au *Controller of H.M. Stationery Office*, de Londres, à la Banque de commerce canadienne impériale et aux membres du conseil d'administration de l'université du Wisconsin, qui nous ont permis de reproduire des extraits de manuscrits et de livres couverts par des droits d'auteur.

1 Carte de la péninsule de Halifax indiquant l'emplacement des bâtiments du port.



2 Emplacement des bâtiments du port par rapport au centre-ville de Halifax.



Introduction

Les bâtiments du XIX^e siècle étudiés ici occupent deux quais qui s'avancent dans le port de Halifax depuis l'est de la rue Water (fig. 1). Ils sont situés entre les rues Duke et Buckingham, juste au nord du tribunal de comté et au sud de l'ancienne cour de l'arsenal. À la tête du quai sud se trouvent l'édifice Bickford & Black, l'entrepôt et la banque Collins, et, à l'est de ceux-ci, l'atelier des menuisiers et le magasin rouge. Sur le quai nord, à l'est de la rue Water, il y a l'édifice Simon, l'entrepôt du corsaire et, plus près de la rive, l'entrepôt de bois (fig. 2). À trois coins de rue plus haut, les immeubles à bureaux et à magasins de la place Scotia dominent le port.

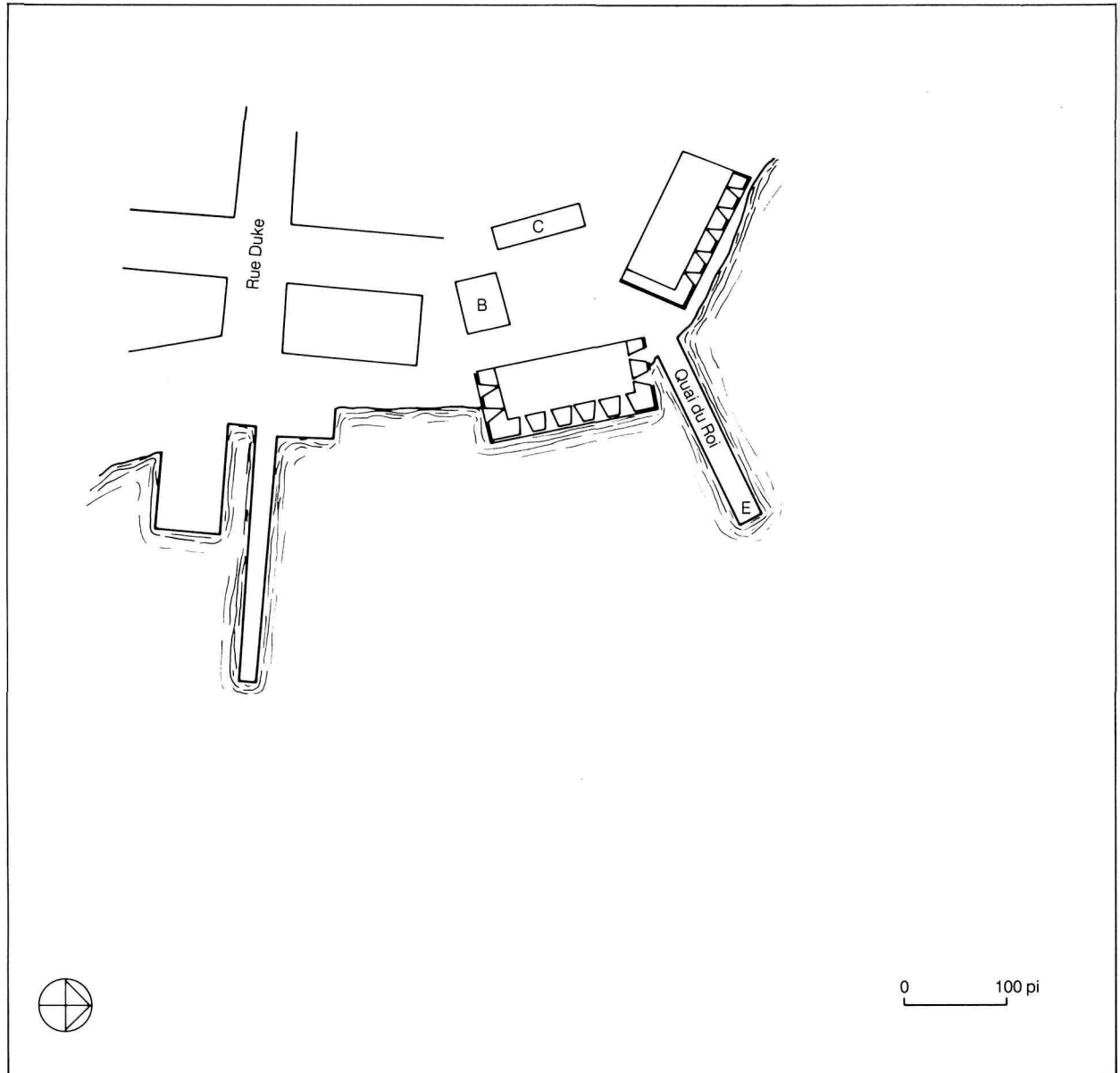
Au cours des années 1960, l'avenir de la partie centrale du port où s'élevaient les bâtiments étudiés fut très controversé. D'urgents problèmes d'urbanisation firent envisager la construction d'un système d'égouts et le passage dans le quartier du prolongement vers le sud d'une autoroute longeant le port. Cependant, les citoyens trop conscients de la valeur historique et architecturale de cette partie de la basse ville, se sont opposés à la démolition des vieux entrepôts. En 1969, l'administration municipale et le gouvernement fédéral s'étaient engagés à conserver et à restaurer ces constructions déclarées d'importance historique nationale. Grâce aux travaux de restauration déjà entrepris, les sept bâtiments étudiés ici reprennent leur allure du XIX^e siècle dans un cadre historique tout en s'adaptant à une utilisation moderne. Notre étude fait partie d'une entente conclue entre le ministère des Affaires indiennes et du Nord et la municipalité de Halifax concernant la restauration de ces lieux.

Depuis la fondation de Halifax en 1749 jusqu'à la première guerre mondiale environ, le secteur du port de Halifax choisi pour restauration a été lié à des hommes et à des événements qui ont marqué la vie commerciale et sociale de la ville. Echevins et maires, législateurs et conseillers, consuls et un député, tous ont eu des bureaux sur les quais. Des marchands et des propriétaires d'agences maritimes de réputation internationale s'y installèrent. Parmi eux se trouvait celui qui, vers le milieu du XIX^e siècle, était propriétaire du quai sud. C'est, dit-on, grâce à l'influence du lieutenant-gouverneur de l'époque et dans l'intérêt de la province, qu'Enos Collins a été nommé membre du conservateur mais influent conseil exécutif [*Council Board*] et a épousé celle dont le père allait devenir premier magistrat et dont l'oncle était évêque de la Nouvelle-Ecosse dans les années 1820. Avec une des nombreuses fortunes de Nouvelle-Ecosse amassées grâce à des activités de corsaire pendant les guerres napoléoniennes, il investit dans des entreprises commerciales et effectua des transactions immobilières pendant plus d'un demi-siècle

de sorte qu'à sa mort en 1872, il était considéré comme l'homme le plus riche de l'Amérique du Nord britannique¹.

Les activités sur les quais ont également été reliées à plusieurs égards à l'essor de la ville. La vente aux enchères des magasins et des vivres de la frégate américaine *Chesapeake* sur le quai Collins démontre l'importance que prit la ville à la fin des guerres napoléoniennes². Le premier voyage aux Indes d'un bateau de la Nouvelle-Ecosse, qui prit le départ du quai Clark en 1825, marqua l'accès de la province au commerce maritime mondial, principal facteur de sa prospérité du milieu du siècle³. Le *Dayspring*, construit en Nouvelle-Ecosse et amarré au quai Collins en 1863 avant son départ pour service missionnaire aux Nouvelles-Hébrides, symbolisait l'important héritage religieux de la province⁴. La petite histoire veut que le quai ait reçu à la fois les navires armés en course et les bateaux de contrebande d'alcool.

Selon une croyance populaire plutôt fantaisiste, les sept bâtiments historiques dont il est question ici auraient été construits avec des pierres provenant de la forteresse française de Louisbourg. Mais, quoi qu'il en soit, ces constructions du XIX^e siècle témoignent de la clairvoyance, de la richesse et de l'influence de leurs créateurs. Construits entre 1815 et 1875, ces bâtiments ont eux aussi été reliés de près à l'évolution de la ville. Les deux édifices de pierre du quai nord ont été érigés pour un père et son fils, l'un grâce à des profits réalisés pendant les guerres de Napoléon et l'autre avec ceux faits pendant la période de paix du milieu du siècle. Au moment de l'érection d'un de ces deux édifices, les constructions en pierre se faisaient encore très rares dans la ville, en dépit de l'abondance du grès rouge dans la région. L'autre édifice démontre, par sa façade de granite en assises, le souci d'élégance des habitants de Halifax au milieu du siècle. Les deux imposantes constructions de grès rouge à la tête du quai sud ont été érigées pour Enos Collins. Leur toit d'ardoise, dans une ville où dominaient les constructions de bois, servait tant de protection contre le feu que de symbole de l'opulence de leur propriétaire. L'un d'eux abritait la Société bancaire de Halifax [Halifax Banking Company], une firme composée de huit membres provenant de l'élite sociale, politique et bourgeoise de la ville. Fondée en 1825, cette société a été la première institution bancaire officiellement constituée en Nouvelle-Ecosse. Un certain nombre de maisons de commerce bien établies qui faisaient affaire avec l'étranger occupèrent l'autre édifice jusqu'à ce que la Pickford & Black y établisse le bureau principal de sa ligne internationale de bateaux à vapeur en 1870. Dès lors, des charrettes et des voitures, chargées de marchandises débarquées des premiers vapeurs à faire la liaison avec les Antilles ou à y embarquer, envahirent la rue Water (fig. 44). Les



bâtiments les plus près du port étaient en bois. Ils abritaient les services propres à la navigation tels que tonnellerie et voilerie, les installations plus éphémères des commissaires-priseurs et des petits consignataires, ainsi que des installations privées ou publiques d'entreposage. De la construction navale à l'emballage du homard, du commerce du bois à celui, volumineux, des tissus et des denrées qui ont prospéré ou périéclité au gré des fluctuations du marché, ces bâtiments ont été témoins des hauts et des bas de l'activité commerciale de Halifax.

Vers la fin du XIX^e siècle, il y eut un essor des entreprises de détail centrées sur la distribution dans la région de Halifax des produits importés du monde entier et ces dernières finirent par remplacer les entreprises maritimes à intérêts multiples. Dès lors commerce de détail et de gros évoluèrent chacun de leur côté et cela marqua le début du déplacement du monde des affaires vers la ville. La façade lisse de granite en assises de l'édifice nord et les modifications dans le style du Renouveau classique apportées à l'édifice sud, donnant tous les deux sur la rue Water, ont caractérisé cette nouvelle orientation. L'aménagement des entrepôts en bureaux pour des entreprises ou des agences spécialisées a marqué le déclin du quai sud au XX^e siècle. Le fusionnement de la Société bancaire de Halifax et d'une banque à charte nationale, qui déménagea alors dans de nouveaux locaux en ville, refléta l'importance accrue des grandes sociétés dans cette région. La tendance à regrouper les entreprises d'approvisionnement et les services dans la ville contribua à l'abandon et à la détérioration des bâtiments et des environs du port au milieu du XX^e siècle.

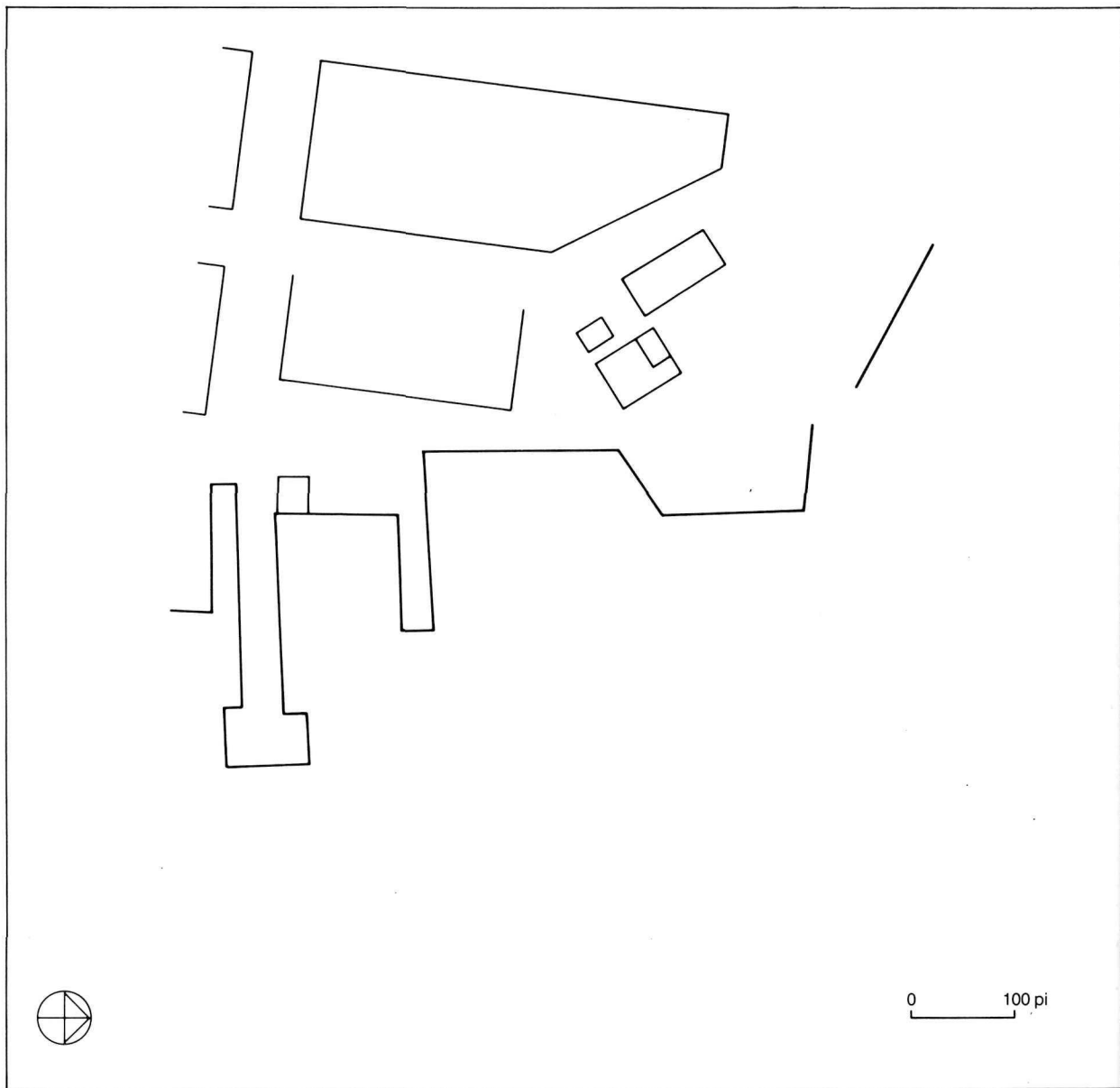
Le site de la restauration

Le site

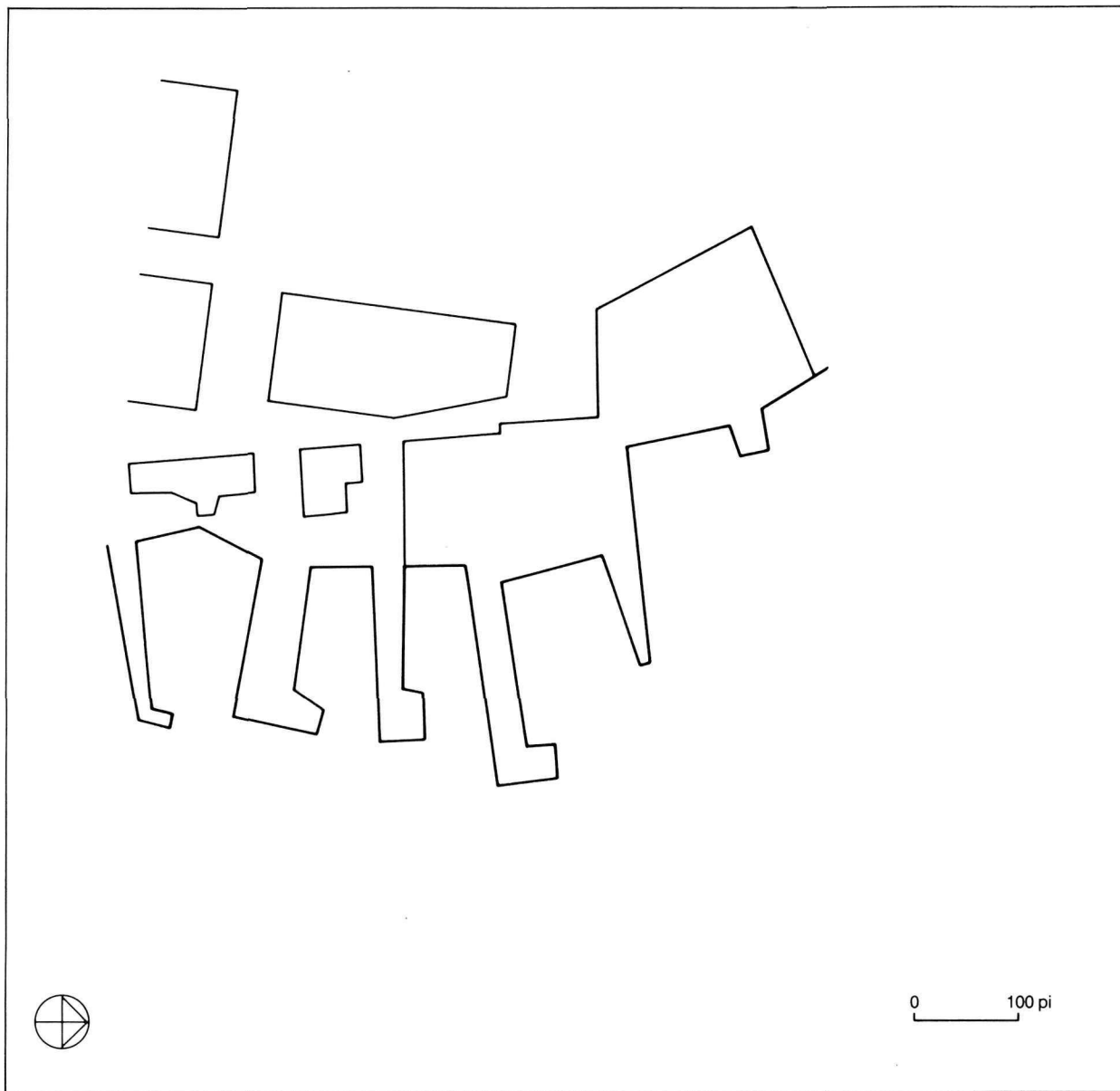
Pendant plus de deux siècles le site prévu de la restauration a reflété l'essor matériel, commercial et urbain de Halifax. Son histoire qui relate l'agrandissement des constructions du port témoigne de l'expansion du transport maritime à l'époque des bateaux à voile et à vapeur. De même, par la perte d'importance des quais, survenue au milieu du XX^e siècle, elle traduit le déclin du transport maritime au profit du transport aérien.

À la fondation de Halifax en 1749, les bâtiments à restaurer faisaient partie du port. Du côté nord du site, occupé plus tard par l'arsenal, une batterie de neuf canons s'éleva bientôt pour compléter les défenses de la ville¹. Le secteur longeant la rive au sud de cette batterie est cependant resté vacant jusqu'au quai Ephraïm Cooke au pied de la rue Duke (fig. 3). En 1753, Cooke vendait la partie sud de son grand terrain donnant sur l'eau à John Creighton. Ce morceau de terrain, compris entre les rues Duke et Buckingham à l'est de la rue Hollis, mesurait 210 pi de long sur 96 pi de large². La même année, Cooke retournait en Angleterre et remettait toutes ses propriétés de Halifax à son créancier Stephen T. Janson. Trois ans plus tard, la dernière parcelle des terrains de Cooke donnant sur l'eau redevenait la propriété d'un habitant de Halifax, en l'occurrence le gouverneur Charles Lawrence qui, au bout de trois ans, le revendait à Thomas Saul. Ce dernier, ardent partisan politique du gouverneur, était un riche fournisseur de l'armée et de la marine à Halifax. Le terrain acheté par Saul, d'une superficie de 134 pieds sur 81, se trouvait au nord du terrain de Creighton et s'étendait apparemment de la rue Hollis jusqu'au bord de l'eau³. En 1759, Saul obtenait l'autorisation du conseil du gouverneur d'ériger ou de construire un quai ou un ouvrage d'épaulement à partir de la batterie et de l'étendre au sud devant la dite maison de Saul sur 169 pieds⁴. En 1779, Saul, qui habitait l'Angleterre depuis près de vingt ans, cédait ses propriétés de Halifax, y compris le terrain près du port et l'ouvrage d'épaulement devant, à Alexander Brymer, un des plus importants marchands de la ville⁵. Bien que le quai, alors situé entre la batterie et le quai de Cooke, semble au sud des propriétés achetées par Brymer (fig. 4), vers 1785 le nouveau propriétaire avait construit sur ses terrains deux quais et quelques magasins (fig. 5). Ces deux quais, encore là aujourd'hui ont été élargis et allongés au cours des deux siècles suivants.

En 1790, Brymer, commerçant très prospère et aussi gendre du lieutenant-gouverneur John Parr, obtenait la concession d'un lot de quai vis-à-vis la propriété achetée à Saul. Cet ajout à ses terrains mesurait



5 Section d'un plan de la péninsule sur laquelle se trouve Halifax, établi en 1784 par le capitaine Charles Blaskowitz sous les ordres du lieutenant-colonel Morse, Ingénieur en chef en Amérique, et montrant le port, l'arsenal et les défenses. (*Archives publiques Canada*)



*on Water Street [. . .] north fourteen degrees, west one hundred and sixty two feet, then at right Angles nine feet, three inches, then northerly ten feet ten inches, thence north, sixty degrees, east three hundred feet into the Harbour of Halifax which makes the northern bound line, and bounded southerly by Creighton's wharf, course north, seventy six degrees east three hundred feet into the Harbour, and bounded on the east by a line drawn from the respective ends of the North and South line.*⁶

C'était la première fois que cette propriété passait de la Couronne à un citoyen. De plus, cette concession annulait la clause restrictive imposée par Saul en 1759, qui ne cédait pas la propriété du terrain et qui faisait du quai l'objet des règlements rigoureux établis par le gouverneur et le conseil⁷. La description du terrain englobait donc les quais précédemment construits par Brymer et étendait sa propriété 300 pieds à l'est de la rue Water dans le port. Dix ans plus tard, Brymer vendait le terrain acheté à Saul et le lot de quai qu'on lui avait concédé en 1790 à trois importants commerçants de Halifax, soit Thomas, James et William Cochran⁸. Peu après la mort de leur vieil associé, James et William Cochran cédaient cette propriété, en règlement de leurs dettes, à William Smith de la Smith, Forsyth & Company qui la revendait aussitôt à

Robert Lester et Robert Morrogh, deux marchands de Québec membres du réseau de commerce Phyn, Ellice & Inglis de Londres, avec lequel la Smith, Forsyth & Company était également reliée. La propriété vendue à Lester et Morrogh en 1803 ne comprenait toutefois pas la parcelle de 184 pieds sur 81 pieds à l'ouest de la rue Water; elle comportait seulement le lot de quai à l'est de cette rue. C'est ce terrain qui fut acheté en commun par Charles Prescott et William Lawson en 1806 et partagé plus tard entre John Clark et Enos Collins⁹. C'est donc le lot de quai concédé à Brymer en 1790, et non le terrain ayant autrefois appartenu à Cooke, Lawrence et Saul, qui constitue le secteur ouest des quais actuels.

Le secteur est des quais fait partie de quatre terrains donnant sur l'eau qui furent concédés plus tard, l'un à Prescott et Lawson en 1809, deux autres à Pickford & Black à la fin du XIX^e siècle, et le dernier à Margaret E. Wood au début du XX^e siècle (fig. 21)¹⁰. En 1803, le quai, appelé plus tard quai Collins, soit la partie sud du quai Brymer, avait déjà été prolongé au-delà de la limite est de la propriété et, en 1809, on en comblait partiellement le côté nord pour permettre à Prescott et Lawson d'ériger la fondation de pierre du bâtiment situé à 17 pieds seulement au sud de la limite de la propriété tracée l'année suivante¹¹. Au même moment, Prescott et Lawson faisaient enlever la partie la plus courte du quai de 1803, en forme de L, pour le prolonger de 50 pieds (fig.

7). De 1810 jusqu'à la Confédération, la longueur du quai resta la même, soit environ 400 pieds à partir du côté est de la rue Water (fig. 10, 11, 13 et 14). Peu après la Confédération, les Seetons, propriétaires du quai depuis 1865, l'allongeaient d'environ 225 pieds, après quoi le quai resta inchangé jusqu'en 1950 environ (fig. 15)¹². Au début des années 1950, la Pickford & Black se retirait de la navigation à vapeur et donnait au quai ses dimensions actuelles. À l'époque, la firme évalua les frais d'entretien du quai à 10 000 dollars par an¹³.

Le quai connu plus tard sous le nom de quai Clark, soit la partie nord du quai Brymer, subit plus d'agrandissements que le quai Collins, mais de moindre importance cependant. En 1803, ce quai était déjà considérablement plus long qu'il ne l'avait été 20 ans plus tôt puisqu'il avait été porté à 300 pieds environ et, en 1809, un nouveau prolongement était prévu. Que ces travaux aient été exécutés ou non, le quai avait repris ses dimensions de 1803 avant 1830 et, au cours des 30 années subséquentes, il n'a été prolongé que d'environ 50 pieds (fig. 5, 6, 7, 10, 11 et 13). Cependant, aux environs de 1865, on portait ce quai à quelque 340 pieds à partir du côté est de la rue Water et, avant 1878, on y ajoutait à peu près 80 pieds du côté du port. Après deux autres prolongements d'environ 80 pieds chacun, le quai atteignait quelque 500 pieds en 1895 et presque 580 pieds en 1914 (fig. 14, 15, 16, 17 et 18), dimension qui aurait été sa longueur maximale. En 1939, il ne mesurait plus que 375 pieds environ, à partir de la rue Water¹⁴.

Les rues et les trottoirs

En 1779, la rue Water qui n'était à l'origine qu'un simple sentier au bord de l'eau passant soit à travers la propriété de Cooke soit le long de la plage, s'étendait à l'est des bâtiments de la ville, dont ceux de Saul et de Creighton situés au sud-ouest de l'arsenal (fig. 3 et 4). Son tracé demeura le même jusqu'en 1811–1812, alors qu'on le modifia pour lui faire contourner l'arsenal – tracé actuel de la rue. Toutefois, aucun changement n'aurait été apporté à la rue à la hauteur des quais Clark, Prescott, Collins et Creighton à cette époque¹⁵. Suite à cette modification du tracé, les citoyens se plainquirent souvent de l'état lamentable de la rue qui était couverte de boue et quelquefois inondée. C'est pourquoi, en 1816–1817, la rue subit un nivelage accompagné, semble-t-il, d'une surélévation. Pourtant, au bout d'une décennie de trafic intense, la rue se trouvait de nouveau dans un état déplorable. En 1830, la rue Water connaissait une seconde réparation qui en même temps fixa son tracé en permanence. C'est à ce moment que les commissaires des routes ont déclaré avoir de-

mandé que tous les obstacles, tels les marches, porches et portes de caves soient enlevés des limites de la rue¹⁶.

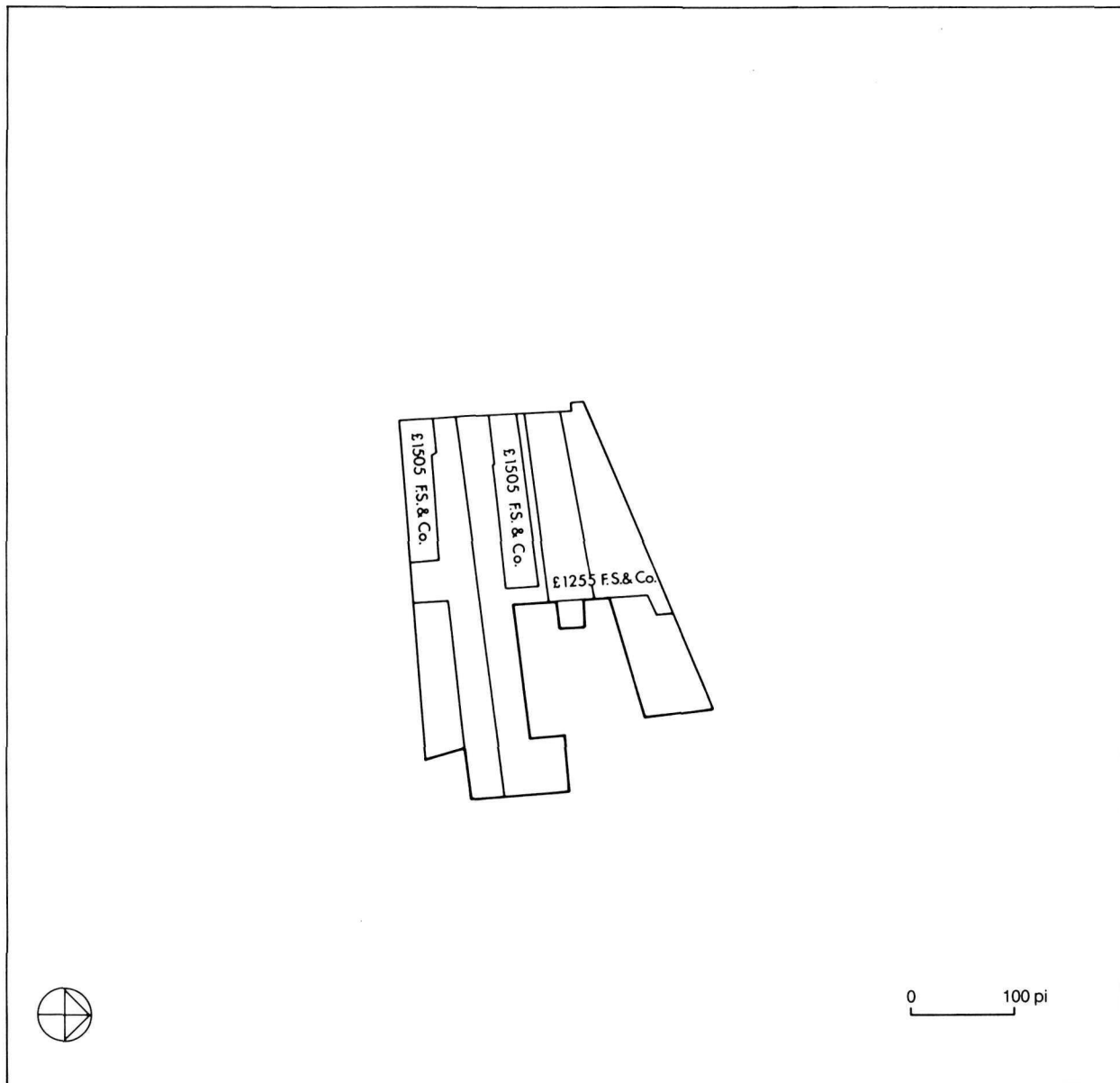
Le capitaine William Moorsom déclarait, en 1830, que presque toutes les rues de Halifax étaient macadamisées. Dès 1810, la réparation des rues avait exigé 200 tonnes de pierre et, 15 ans plus tard, il fallait y consacrer 1000 tonnes de pierres, ainsi que du sable et du gravier. En 1839, Hugh Murray montrait toute son indulgence en disant des rues de Halifax qu'elles étaient «now generally spacious, the principal one well paved, and the others macadamized» tandis que, vers 1855, F.S. Cozzens se plaignait que «the middle street was in its original and aboriginal clay». Au début des années 1840, J.S. Buckingham trouvait ces rues poussiéreuses et faisait observer que la plupart d'entre elles n'étaient pas pavées. Pour sa part, l'anglaise Isabella Lucy Bird affirma au milieu du siècle que les rues étaient non seulement jonchées de détritiques mais quelquefois presque impraticables avec leur boue dans laquelle on enfonçait jusqu'aux chevilles¹⁷. L'objectivité des faits relatés dans les journaux de voyageurs étant ce qu'elle est, la ville de Halifax avait quand même tenté, sans toujours beaucoup de succès, de poser dans ses grandes rues, un revêtement plus ou moins permanent. Mais en 1850, il y avait encore des rues non bordées de trottoirs et la plupart de ceux déjà en place étaient en bois comme presque partout ailleurs au Canada. Buckingham déplora leur très mauvais état général, tandis que Cozzens se plaignait qu'ils ne fussent ni couverts de briques ni dallés comme ceux des villes américaines du bord de la mer¹⁸. La ville tenta bien de revêtir les trottoirs de dalles importées d'Écosse semble-t-il, mais renonça à cette technique quand les froids rigoureux les firent éclater¹⁹.

Au cours de la dernière moitié du XIX^e siècle, l'aménagement des rues et des trottoirs fit l'objet de bien des discussions à Halifax²⁰. Une loi adoptée en 1861 prévoyait un mode d'organisation et de financement qui remplacerait l'impôt sur les routes et les commissaires des routes quasi autonomes. Les nouveaux responsables, qui désormais relèveraient entièrement du conseil municipal et puiseraient leurs fonds à même les revenus de ce dernier, instaurèrent l'utilisation d'un revêtement de cailloutis en remplacement des matériaux plus qu'inutiles employés auparavant. Ils ont également appliqué, pour la première fois, la loi prévoyant l'aménagement de trottoirs de brique. L'importance de la rue Water et l'intensité de son trafic permettent de supposer qu'elle fut dotée de trottoirs de brique, à une époque du moins, sans toutefois qu'aucune preuve tangible ne vienne l'attester. Toutefois, à cause des réparations fréquentes et coûteuses nécessitées par les trottoirs de brique, on se tourna vers des trottoirs de gravier et, vers 1885, E.H. Keating, ingénieur municipal,

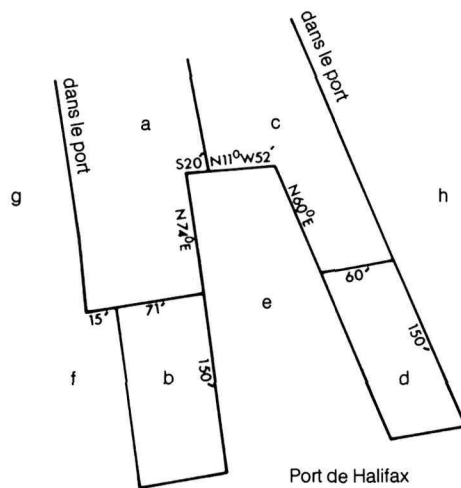
mettait à l'essai d'autres matériaux dont l'asphalte. Au début des années 1890 lorsque la rue Water fut bituminée, on posa de nouveaux trottoirs de goudron et de béton à bordure de granite de chaque côté de la rue Water. Ces matériaux se révélèrent peu durables et d'entretien coûteux de sorte que l'ingénieur municipal suggérait, au début de 1900, de les remplacer par du béton. Dès 1907, l'usage de ce matériau était très répandu et en 1915, un trottoir en béton d'une largeur de 5 à 6 pieds s'étendait au moins jusqu'à la limite sud de la propriété de la Pickford & Black.

L'aménagement des rues a présenté les mêmes problèmes mais moins de modifications dans les procédés. En 1861–1862, la ville consacra plus de 18 500 boisseaux de cailloutis à la réfection de la rue Water et fit du macadam le principal revêtement des rues pendant une trentaine d'années. Le concassage était confié aux ouvriers municipaux et aux prisonniers. Le maintien des rues en bon état exigeait de coûteux travaux d'entretien qui pesaient lourdement sur le budget modeste de la municipalité. A cette fin, la rue Water était arrosée quotidiennement et nettoyée chaque semaine et fut entièrement macadamisée entre 1875 et 1878 et de nouveau entre 1883 et 1885. Néanmoins, les rues étaient toujours boueuses ou poussiéreuses, selon le temps qu'il faisait. En 1880, l'ingénieur municipal, faisant observer que l'entretien annuel de la rue Water exigeait à lui seul d'énormes quantités de pierre concassée à la main, suggérait de remplacer ce matériau par des pavés de bois ou de pierre, de préférence de granite. Malgré cela, pendant la décennie suivante, la rue Water se vit revêtue de gravier et non pas de pavé. Les résultats se révélèrent désastreux et, à la fin de 1889, l'ingénieur municipal donnait l'avis suivant au maire et à son conseil: «It would be cheaper and better to remove the so-called gravel that is now being landed for that street, at once from the wharf to the dumping ground, rather than to spread it over the roadway to form the intolerable nuisance it does on the first wet day.»²¹ Dès 1890, on mettait à l'essai les blocs de granite et en 1895, on adoptait ce matériau plus résistant pour recouvrir la section de la rue Water comprise entre l'arsenal et la rue Morris. Une couche de porphyre posée sur une fondation de béton servit d'assise aux pavés de granite (pavé d'échantillon) extraits de la carrière de Shelburne. C'est à cette époque qu'on a élevé la rue à un niveau acceptable et qu'on en a redressé les bordures. Ce n'est qu'assez récemment qu'on posa le revêtement actuel, sans généralement se soucier d'enlever l'ancien. La marche en granite de 6 pouces devant l'édifice Simon aurait été recouverte à ce moment-là²².

6 Plan des quais et bâtiments sur le front de mer et près du centre-ville de Halifax, anciennement la propriété de l'honorable Alexander Brymer, vendus par lui à MM. Cochran, marchands d'Halifax, et appartenant aujourd'hui à MM. Lester et Morrogh, 1803. (Avec la permission du Controller of H.M.S.O., Londres, PRO: WO55/857, fol. 150.)

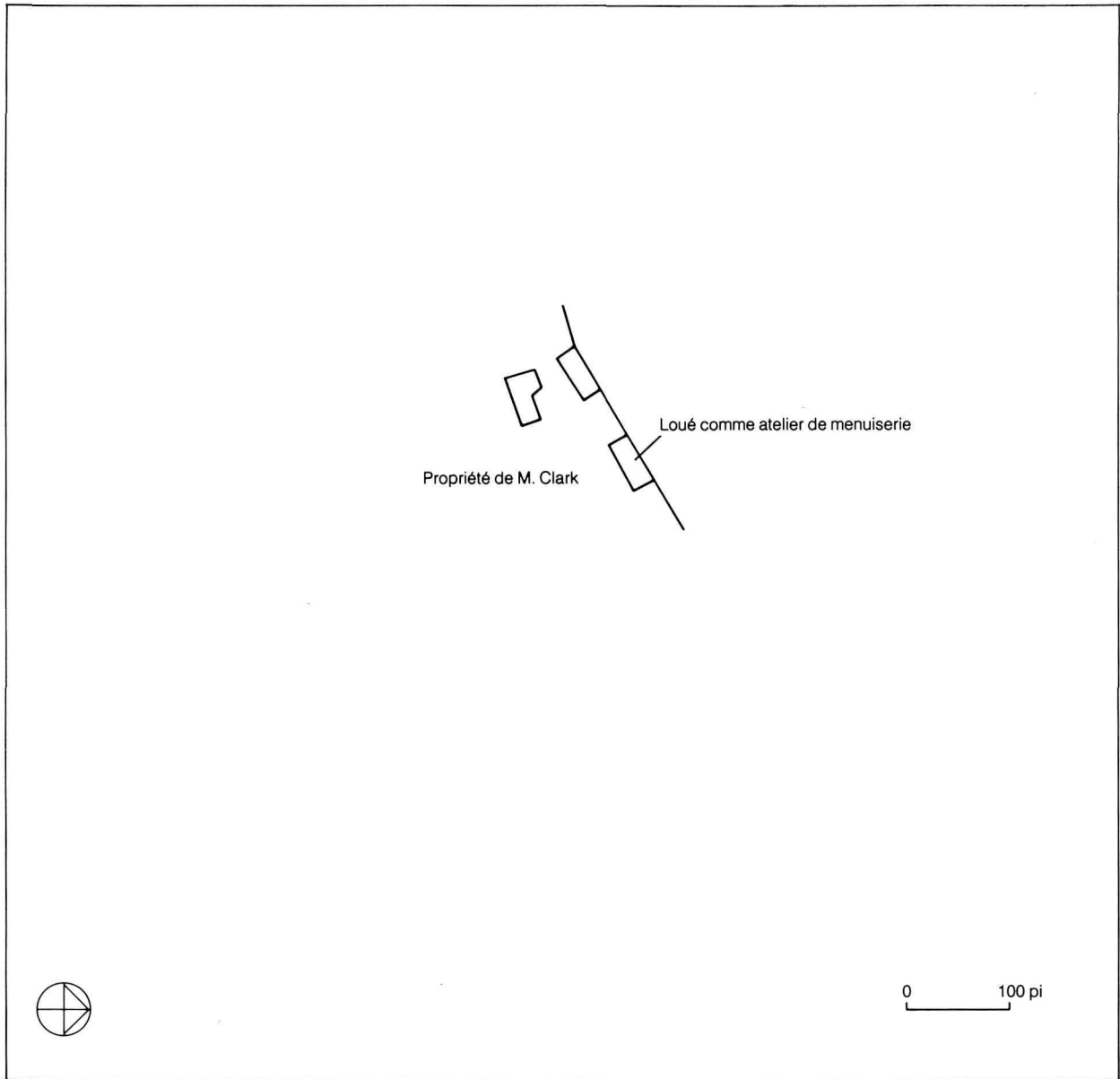


- a Quai de MM. Prescott et Lawson
- b Agrandissement prévu du quai de MM.
 Prescott et Lawson
- c MM. Prescott et Lawson à M. Clark
- d Agrandissement prévu du lot de M.
 Clark
- e Bassin devant rester ouvert pour le
 bénéfice et l'avantage des propriétaires
 des quais qui seraient ou qui étaient
 construits dans les limites du bloc
- f Bassin de 25 pieds de largeur devant
 rester ouvert
- g Quai Creighton
- h Magasin et bassin



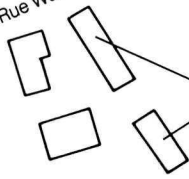
0 100 pi

8 Calque d'une section du plan établi par l'ingénieur du roi, montrant les bâtiments contigus à la cour de l'Ordnance de Halifax, 1812. (Avec la permission du Controller of H.M.S.O., Londres, PRO: WO55/2403, fol. 30.)



9 Section du plan établi par l'ingénieur du roi, montrant des bâtiments contigus à la cour de l'*Ordnance* de Halifax, 1814. (Avec la permission du Controller of H.M.S.O., Londres, PRO: WO44/83, fol. 306.)

Rue Water

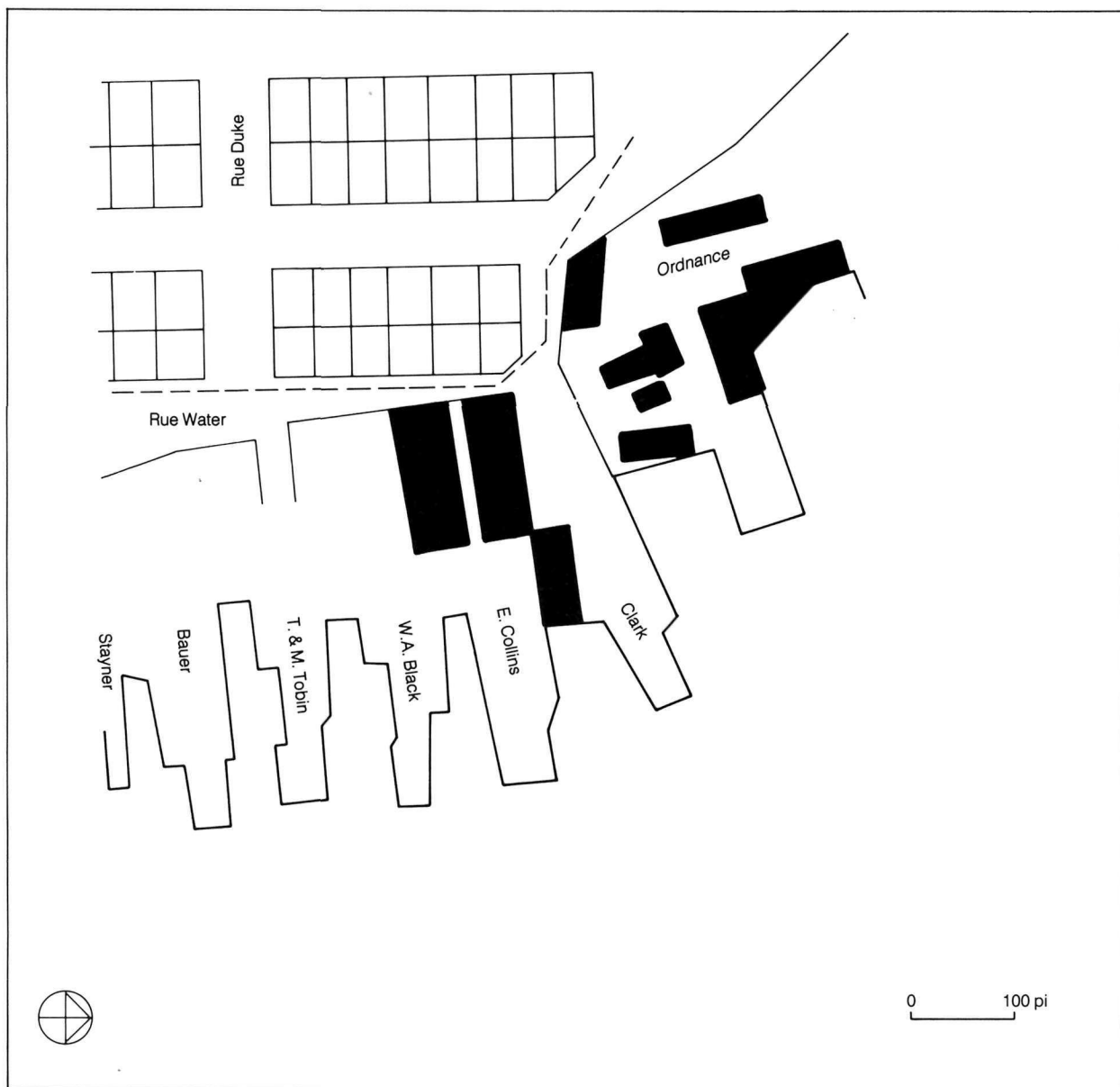


Bâtiments loués
par M. Clarke
à l'*Ordnance*

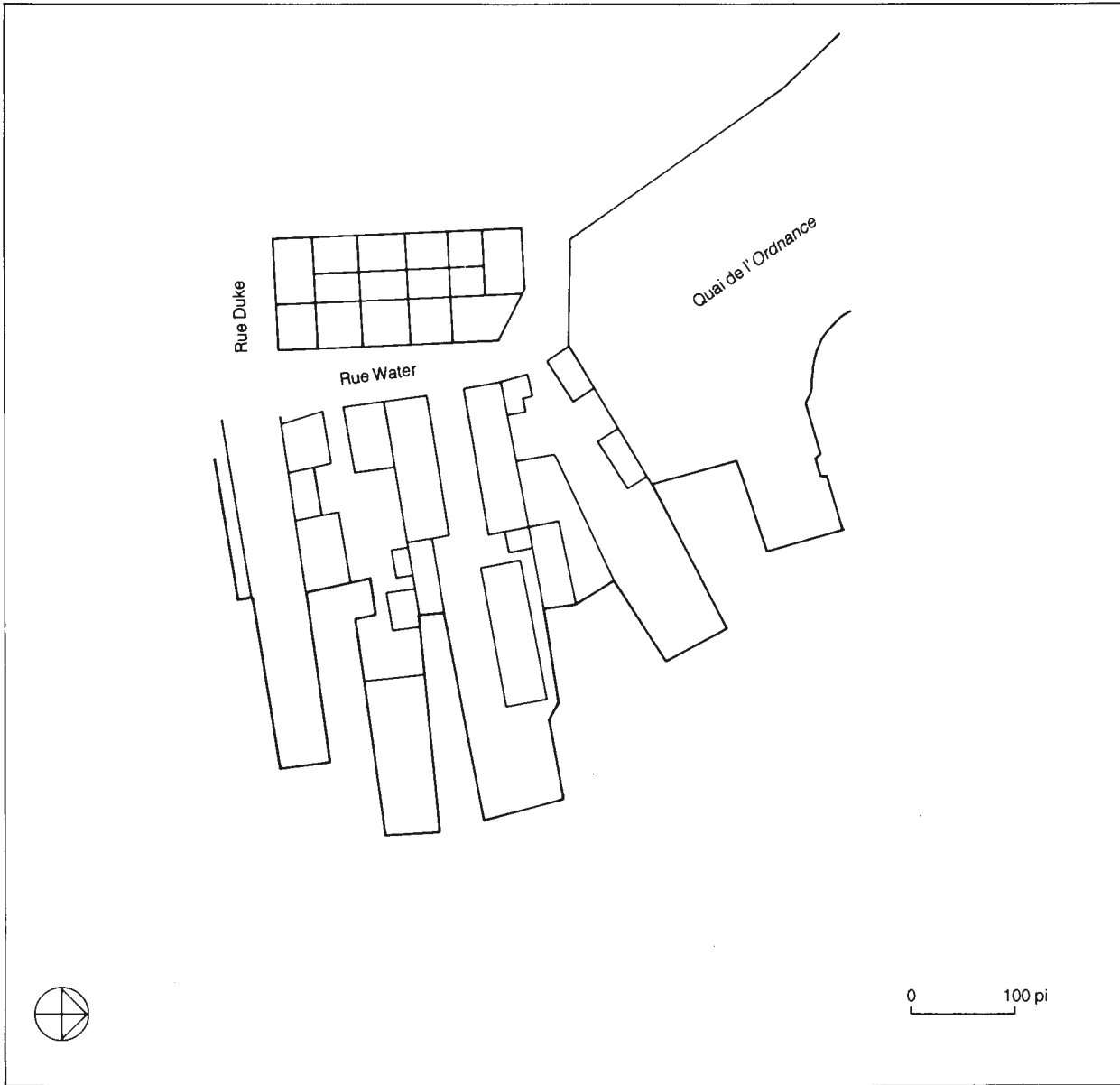


0 100 pi

A horizontal scale bar with a vertical tick at the left end labeled '0' and a vertical tick at the right end labeled '100 pi'.



11 Section du plan général de la ville et des banlieues
de Halifax en Nouvelle-Ecosse, montrant la posi-
tion relative des propriétés de l'Ordnance, n^o8,
1831. (Avec la permission du Controller of
H.M.S.O., Londres, PRO: WO55/2594.)



Le quai

Nous n'avons trouvé aucune description des anciens quais Collins et Clark. On peut s'en faire une idée toutefois à partir des annonces de location de leurs magasins et des annonces de location ou de vente d'autres quais parues dans les journaux²³. Au début du XIX^e siècle et jusqu'à ce que Collins commence à ériger ses rangées de magasins en pierre près de la rue Water au milieu des années 1820, il y avait à la tête du quai sud, de chaque côté, une maison et une boutique ou un bureau, à l'est desquels se trouvaient les magasins. Ailleurs, étaient installées une tonnellerie, une forge, une boutique avec un excellent peson à ressort pour poisson, et sans doute, abritant l'une d'elles, le magasin rouge²⁴. A partir de 1825, la banque de Halifax s'éleva à l'extrémité nord du quai, tandis qu'en face et plus loin se trouvaient des entrepôts en pierre et en bois. Des sociétés importantes, comme Fairbanks & Allison et Pickford & Black, occupaient habituellement l'extrémité sud, alors que les consignataires, les commissaires-priseurs et les voiliers louaient toujours les locaux situés plus à l'est. Il est probable que divers marchands vinrent également se loger dans des parties des magasins du quai. En 1812, il y avait déjà à l'extrémité sud du quai Clark, au nord, un petit bâtiment en forme de «L» et, en 1831, une vaste cour qui s'étendait autour de l'entrepôt du corsaire depuis environ le centre du quai jusqu'au port. Du côté nord se trouvaient deux magasins en bois (fig. 11).

Isabelle Lucy Bird, qu'un bateau de la compagnie Cunard débarquait à ce quai vers la fin des années 1850, nous a laissé de ce dernier et de son atmosphère une description vivante quoique peu flatteuse.

*The wharf was dirty, unlighted, and under repair, covered with heaps and full of holes [. . .] A large gateway, lighted by one feeble oil-lamp at the head of the wharf, was then opened, and the crowd pent up behind it came pouring down the sloping road. There was a simultaneous rush of trucks, hand-carts, waggons, and cars [. . .] it must have been fully half an hour before we had extricated ourselves from this chaos of mismanagement and disorder, by scrambling over gravel-heaps and piles of timber.*²⁵

L'utilisation de barrières à l'entrée des quais aurait été assez commune. En 1855, par exemple, le quai James Forman pouvait être complètement fermé²⁶. Dix ans plus tard, il y avait au quai Collins une barrière qui allait de l'extrémité est de la maison Pickford & Black à peu près jusqu'au coin sud-est de l'entrepôt Collins. Il est possible toutefois qu'elle ait été retirée avant 1876²⁷, et nous ignorons tout de son apparence. On peut voir un des types de barrière utilisés sur la rue Water sur une photographie du quai Dwyer prise à la fin du XIX^e siècle (fig. 45).

Comme le quai de la compagnie Cunard, celui de la compagnie Pickford & Black descendait en pente vers le port (fig. 39). A la fin du XIX^e siècle, la surface entre le bâtiment de Pickford & Black et la banque et l'entrepôt de Collins aurait été revêtue de terre tassée ou de gravier (fig. 25, 30, 39). Au-delà de ces deux bâtiments toutefois, le quai possédait un revêtement de planche (fig. 30, 33, 36). Les planches de 10 pouces de largeur posées d'est en ouest recouvraient des madriers de 18 pouces sur 18, encastrés dans le sol dans l'autre sens. Les madriers, gorgés d'eau, résistaient à la moisissure, mais le revêtement de planches nécessitait des réparations annuelles. Vers 1945, on étendit une couche de terre sur le quai et on le pava à l'est de la rue Water, masquant ainsi son ancien revêtement²⁸. En revanche, la surface de terre du quai central, remonte au moins au début du XX^e siècle (fig. 43)²⁹. Au cours des dernières 150 années, il fallut modifier la hauteur des quais en raison de la hausse du niveau moyen de la mer qui à Halifax se situe autour d'un pied par siècle³⁰.

Dans les années 1890, il y avait un trottoir de bois devant le bâtiment Pickford & Black, la banque et le magasin rouge, mais pas au nord de l'édifice Simon (fig. 43). Au tournant du siècle, il se prolongeait jusque devant l'entrepôt de Collins. Les accès à la banque, à l'entrepôt et au magasin rouge se trouvaient deux marches au-dessus du quai et celui du bâtiment Pickford & Black de plain pied avec ce dernier. Près de la rue Water, de chaque côté du quai, se trouvaient des piquets à chevaux où, aux environs de 1890, s'élevait un vieux poteau de lampadaire. Plus loin sur le quai, le nez d'un canon faisait saillie du revêtement au coin sud-ouest du magasin rouge qu'il protégeait des charrettes circulant en grand nombre. Le quai aurait normalement été dégagé si ce n'est pour la présence d'un baril à l'occasion (fig. 25, 30, 39) bien qu'au début du XX^e siècle, les marchands de bois qui occupaient des locaux dans les magasins laissaient leur bois entassé dehors³¹. Dans les années 1850, les quais Collins et Clark possédaient leurs propres bouches d'incendie, et à l'époque des nombreux incendies dans le port au début du XX^e siècle, un camion à incendie montait régulièrement la garde au quai Pickford & Black³².

L'édifice Pickford & Black

Historique

L'entrepôt de pierre donnant sur la rue Water, au sud du quai, n'a pas bougé d'un pouce depuis près d'un siècle et demi. Par contre, son annexe au sud, qui a moins de cinquante ans, s'est déjà affaissé de quatre pouces. Voilà qui suffit à prouver la solidité du bâtiment de quatre étages, construit en 1830.

Il ne s'agit pas là du premier bâtiment construit à cet endroit. Vers le milieu des années 1780, Alexander Brymer avait bâti trois de ses magasins à cet emplacement de choix sur le quai (fig. 5). Dans le grenier de l'un d'eux, le célèbre fournisseur de vivres de la marine, John Grant, entreposait galettes, pois et farine¹. En 1803, lorsque le marchand québécois Robert Lester tenta en vain de vendre la propriété à l'*Ordnance department*, il y avait là une maison d'habitation compacte et de bons magasins² (fig. 6). Une partie de cet établissement aurait été occupée jusqu'en 1809, par l'entrepôt de verre et de faïence où Michael Forrestall offrait divers verres à boire ainsi que quelques plats ovales et des urnes à conserve importés de Londres. Par la suite, Mme Ann Bell transforma les locaux en « *House of Entertainment* » (en italique dans le texte original)³. De 1819 à 1823, c'est William Skinner qui loua la maison et les locaux, tandis qu'en 1827, G.P. Lawson exploita son commerce de poix, goudron, douves et bardeaux avec les états du sud, dans le bureau à la tête du quai et l'entrepôt du côté sud⁴. En 1830, la maison et les magasins abritaient la compagnie Pringle & Downie. Cette année-là, ces bâtiments furent démolis ainsi que le bâtiment voisin qui servait d'entrepôt à voile et de tonnellerie, et les matériaux, sauf les briques et les fondations, furent vendus⁵. Enos Collins, propriétaire du côté sud du quai depuis 1811, les remplaça immédiatement par le bâtiment de pierre encore là aujourd'hui.

La carte de Halifax, parue en 1830 et dressée par Toler, nous apporte la première preuve de toutes les grandes rangées de magasins de pierre qui se trouvaient sur le quai (fig. 10). En juillet de l'année suivante, ces magasins de pierre passaient pour l'une des plus remarquables améliorations récentes de la ville, et, en outre, apportaient la preuve irréfutable de l'extension de son commerce⁶. Au printemps 1831, l'entrepôt servait pour des enchères et des ventes privées. La E. Collins & Company occupa probablement le bâtiment dès son achèvement ou peu après, jusqu'à la dissolution de la firme, à la retraite de Collins en 1833. Par la suite, le quai subit la dépression économique qui affligea le monde des affaires de Halifax vers le milieu des années 1830, et en 1836, le bâtiment était manifestement inoccupé⁷. En 1840, William Fairbanks et Jonathan C. Allison, qui étaient restés après

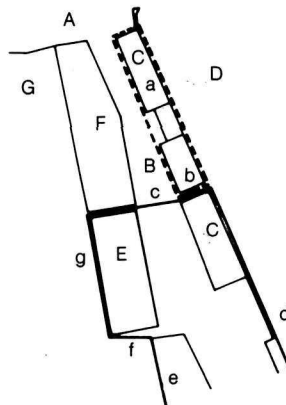
la disparition de la firme Collins, se joignirent à David Allison, seul associé toujours vivant de la Joseph Allison & Company; sous le nom de Fairbanks & Allison ils louèrent les locaux jusqu'en 1855. Ils poursuivirent l'exploitation du commerce de leurs prédécesseurs, expédiant régulièrement des navires non seulement aux ports d'Amérique du Nord et de Grande-Bretagne, mais aussi aux Antilles et, à l'occasion, en Amérique du Sud, dans la péninsule ibérique, aux Indes et en Russie. Par exemple, en 1839, la firme Fairbanks & Allison importait de Russie, 2500 boisseaux de blé rouge de première qualité, 100 pièces de toile à voile russe, deux ballots de peaux à grain noir, et une caisse de manteaux, gants et doublures de manteaux de fourrure; la pièce de résistance étant une caisse de langues de renne⁸. En 1855, la firme A. White & Company déménagea du bout du quai Clark et s'installa au bout du quai Collins où elle continua à faire office de consignataire jusqu'en 1863⁹, date à laquelle Collins vendit la propriété. De 1863 à 1876, la propriété fut occupée par ses propriétaires, Joseph et Robert Seeton, consignataires de la Inman Steamship Company¹⁰. En 1876, une nouvelle société de fournisseurs de navires très entreprenante, la Pickford & Black se porta acquéreur de la propriété. Tirant profit de l'abandon de la voile au profit de la vapeur, elle transforma le bureau donnant sur la rue Water en une importante agence maritime, desservant à la fois des compagnies internationales et ses propres navires à vapeur pour passagers, fret et courrier. La Pickford & Black établit avec les anciens bateaux de la Cunard, l'*Alpha* et la *Beta*, un service régulier entre Halifax et les Antilles. Ses navires se rendaient aussi à la Jamaïque, à Demerara et aux îles Turks d'où ils rapportaient des fruits tropicaux et du sucre en échange de bois, de poisson et de farine d'Amérique du Nord. Chez nous, la société exploita un service à l'île du Prince-Edouard, au Cap-Breton et à Terre-Neuve. Au début du XX^e siècle, elle passait pour la deuxième grande société maritime des provinces de l'Atlantique et la prestigieuse agence Lloyd's avait établi ses bureaux dans ses locaux¹¹. Les associés de la firme occupaient également d'autres postes influents et jouissaient d'une réputation enviable. Ainsi William A. Black, outre son poste de consul de Panama, fut député conservateur à l'Assemblée législative de la Nouvelle-Ecosse de 1894 à 1897, député de Halifax à la Chambre des communes à compter de 1923 jusqu'à sa mort en 1934, et ministre du cabinet fédéral sous Meighen¹².

Plusieurs consignataires, incluant les anciens propriétaires, louèrent les entrepôts de pierre adjacents¹³. On raconte qu'à la fin du siècle dernier un locataire y avait entreposé des grains humides qui gonflèrent au point de faire éclater certaines poutres¹⁴. Les plus importants occupants de l'entrepôt au XX^e siècle furent

12 Calque d'un plan accompagnant l'acte de cession
de R.W. Fraser à William Tarr et William Chisholm,
avec informations ajoutées à partir de l'acte, 1859.
(PANS, microfilms des registres des actes du
comté de Halifax, livre 127, fol. 248-250.)

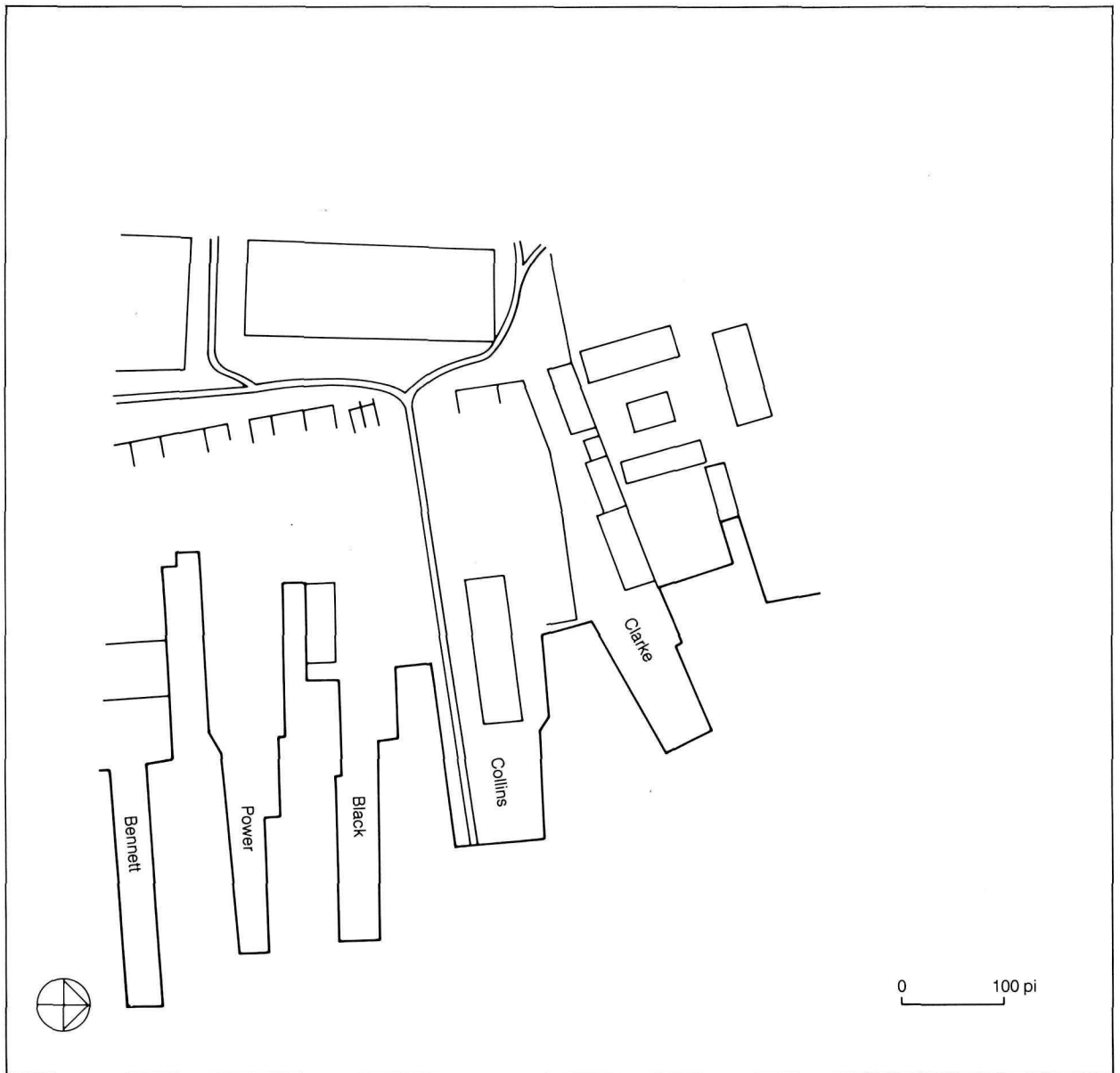
A Rue Water
B Route ou ruelle
C Allison
D Cour de l' *Ordnance*
E Tarr et Chisholm
F Fraser
G Collins

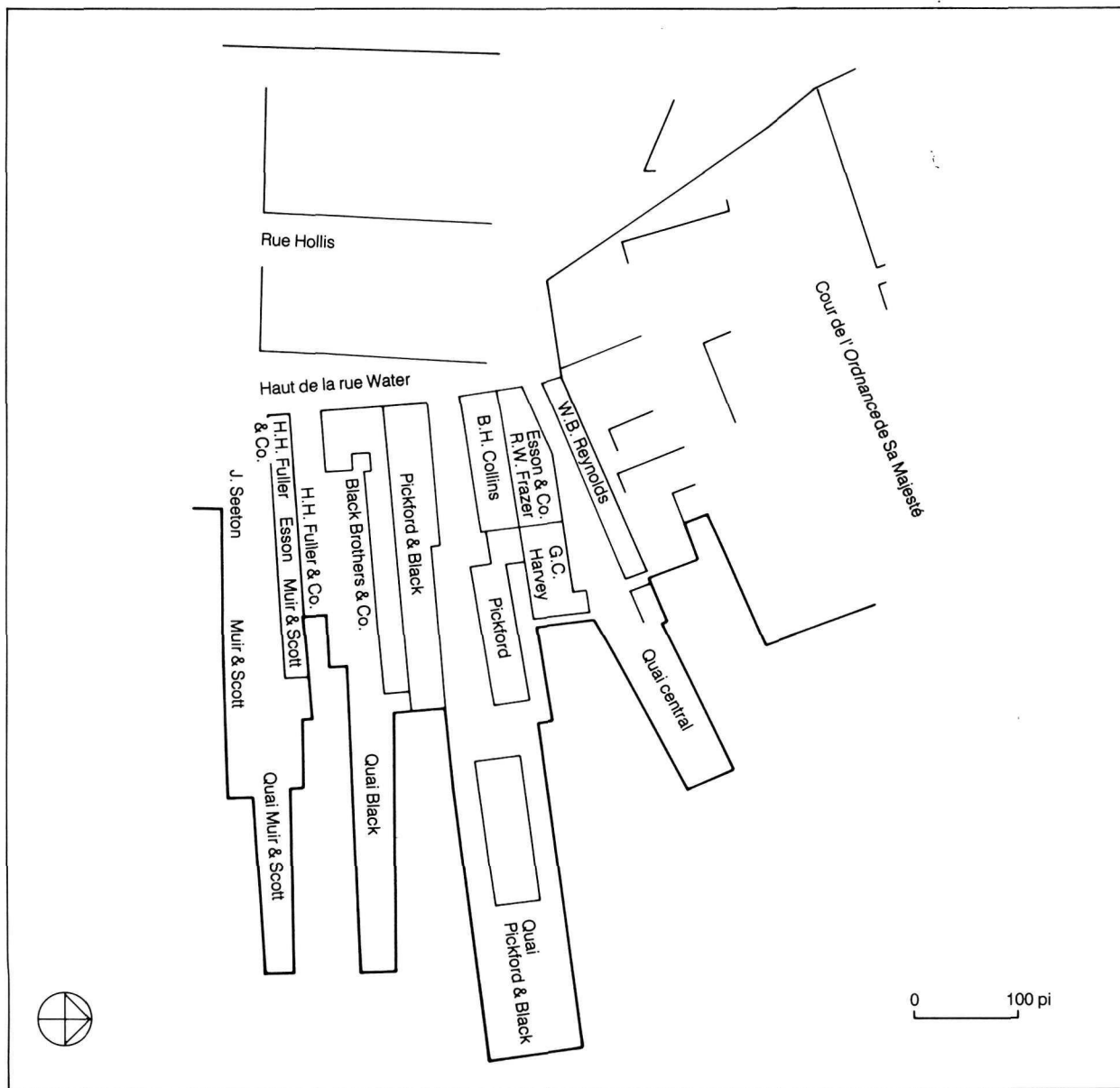
a 61 pi 7 po
b 26 pi
c 31 pi 10 po
d 317 pi
e 63° N $30'$ E selon nord
magnétique de 1809: 720 pi
f 27 pi 6 po
g 91 pi 6 po



0 100 pi







MM. Bryant & McDonald, marchands de thé, dont les locaux pouvaient contenir des marchandises évaluées à \$100 000 en 1909¹⁵. Par la suite, la compagnie fusionna avec Morse's Teas, également propriétaire du beau bâtiment de pierre de style victorien de la première époque, qui se trouve en face de la tête du quai (fig. 34, 48)¹⁶.

Architecture

L'édifice Pickford & Black reflète l'esprit pratique et la prévoyance de son premier propriétaire, Enos Collins. Ses épais murs extérieurs assis sur des fondations de pierre de six pieds furent construits en grès rouge d'Acadie, matériau communément utilisé à Halifax au début du XIX^e siècle¹⁷. Le toit d'ardoise était en pente pour éviter l'accumulation de la neige. À l'intérieur, de grosses poutres en bois de 18 pouces sur 18 et des murs coupe-feu en pignon faits de brique subdivisaient les 132 pieds de longueur en trois entrepôts distincts (fig. 16, 17, 18)¹⁸. Le bâtiment avait donc été conçu pour résister non seulement à l'usure mais aussi au feu, le pire ennemi du temps dans les villes.

L'édifice subit peu de modifications jusqu'à la fin des années 1890; la façade nord révélait ses proportions équilibrées (fig. 25). Trois grandes portes de service en bois soulignaient l'existence de trois entrepôts. Au-dessus de chacune d'elles, il y avait une lucarne à palan et chaque porte du rez-de-chaussée donnait accès au bâtiment. Le déplacement vers l'ouest de la porte ouest, à la place d'une fenêtre vint briser la symétrie autrement parfaite de l'édifice. En effet, quarante fenêtres perçaient en rangées horizontales et verticales les murs autour des portes de service. Tous les châssis de ces fenêtres à guillotine avaient six carreaux chacun, sauf le châssis supérieur du dernier étage qui n'en possédait que trois. Des pierres de grès ornaient les coins. Quatre tuyaux, couronnés de corniches décoratives, servaient à drainer les gouttières étroites (fig. 24, 25).

Vers 1880, plusieurs modifications avaient modernisé l'apparence du bâtiment. Le partie ouest de la façade et le mur nord étaient recouverts de mortier¹⁹ jusqu'aux premières portes de service, c'est-à-dire les murs extérieurs du bureau de Pickford & Black (fig. 24, 25). À en juger d'après les colonnes de chaque côté de la porte ouest surmontée d'une imposte, ces rénovations, sans doute d'inspiration renouveau classique, auraient alors eu une dizaine d'années. Les fenêtres au nord et au sud de la porte possédaient un seul châssis à neuf grands carreaux, tandis que les trois fenêtres au nord, plus anciennes et plus petites, avaient chacune six carreaux semblables; les fenêtres de l'étage supérieur n'avaient pas été changées. Des tuyaux nus servaient à éliminer les eaux pluviales recueillies par les gouttières

en porte-à-faux (fig. 24, 25, 26, 27). Un toit en croupe tronqué reliait l'édifice Pickford & Black à celui de brique de la Black Brothers qui s'élevait à côté du premier en 1862 (fig. 16, 17, 23, 24)²⁰. Les côtés du toit étaient recouverts d'ardoise et sa fausse partie supérieure était en bois (fig. 16, 17) ou goudronnée. Un puits de lumière en bois zingué, situé en avant en haut, donnait accès au toit²¹ sur lequel s'élevaient deux immenses souches de cheminée de pierre (fig. 25). À l'intérieur, des portes blindées, partiellement dégarnies, bloquaient les ouvertures dans les murs coupe-feu où plusieurs ouvertures de 30 pouces sur 30 furent percées ici et là vers 1890. L'entrepôt du côté est était alors équipé d'un système de chauffage à eau chaude et d'un palan (fig. 16, 17).

La plus importante modification du bâtiment se produisit après l'incendie de 1904 qui ne laissa que les murs debout; en effet, seuls les murs solides et bien construits du bâtiment de pierre survécurent (fig. 34) à la conflagration maîtrisée seulement au bout de sept heures. La réfection de ce que les propriétaires décrivent modestement comme des locaux plus commodes que ceux occupés avant le feu fut entreprise immédiatement²². La firme dont la prospérité approchait de son apogée et dont les bureaux de la rue Water ne comportaient jusqu'alors qu'un seul étage, décida d'agrandir ses locaux en leur ajoutant un second étage. Trois grandes fenêtres de pleine hauteur illuminaient le bureau du côté ouest, et des fenêtres aussi larges mais moins hautes remplacèrent les anciennes petites fenêtres du mur nord. La porte demeura au même endroit, du côté nord et c'est peut-être à ce moment-là qu'on ajouta le petit vestibule. Le nouvel intérieur n'avait presque rien en commun avec l'ancien. Au plafond originel à lourdes poutres apparentes succéda un plafond élégamment ouvragé et aux murs plâtrés, des murs revêtus de fer-blanc pressé, matériau de finition en vogue au tournant du siècle (fig. 27, 28, 29). Par la fenêtre agrandie dans la partie centrale de l'entrepôt, les passants pouvaient observer les employés de la Bryant & McDonald mélanger et déguster les thés²³. On installa également un palan motorisé du côté est de cet entrepôt (fig. 18). Un toit plat en matériau composé couronnait le bâtiment modernisé (fig. 52) dont le parement de mortier ou de stuc avait été refait à neuf.

En 1936, le bâtiment centenaire passait aux mains de la Pickford & Black et subissait, deux ans plus tard, d'autres modifications. On perça le mur sud du bureau d'une arcade qui donnait accès à une annexe de deux étages construite de ce côté. À ce moment, on élimina la porte du bureau avec son chambranle donnant sur le passage du quai, soit sur la face sud-ouest. Le côté nord de la grande salle se transforma, par des cloisons, en

bureaux pour l'administration, et une mezzanine dans l'annexe remplaça un escalier à vis dans le coin sud-est. Le nouveau président, Ralph P. Bell, réussit à obtenir de la manufacture une quantité suffisante du revêtement de fer-blanc pour recouvrir les murs intérieurs neufs²⁴.

L'édifice Pickford & Black demeura la propriété de la société du même nom jusqu'à son expropriation commandée par la ville de Halifax en 1968²⁵.

L'atelier du charpentier

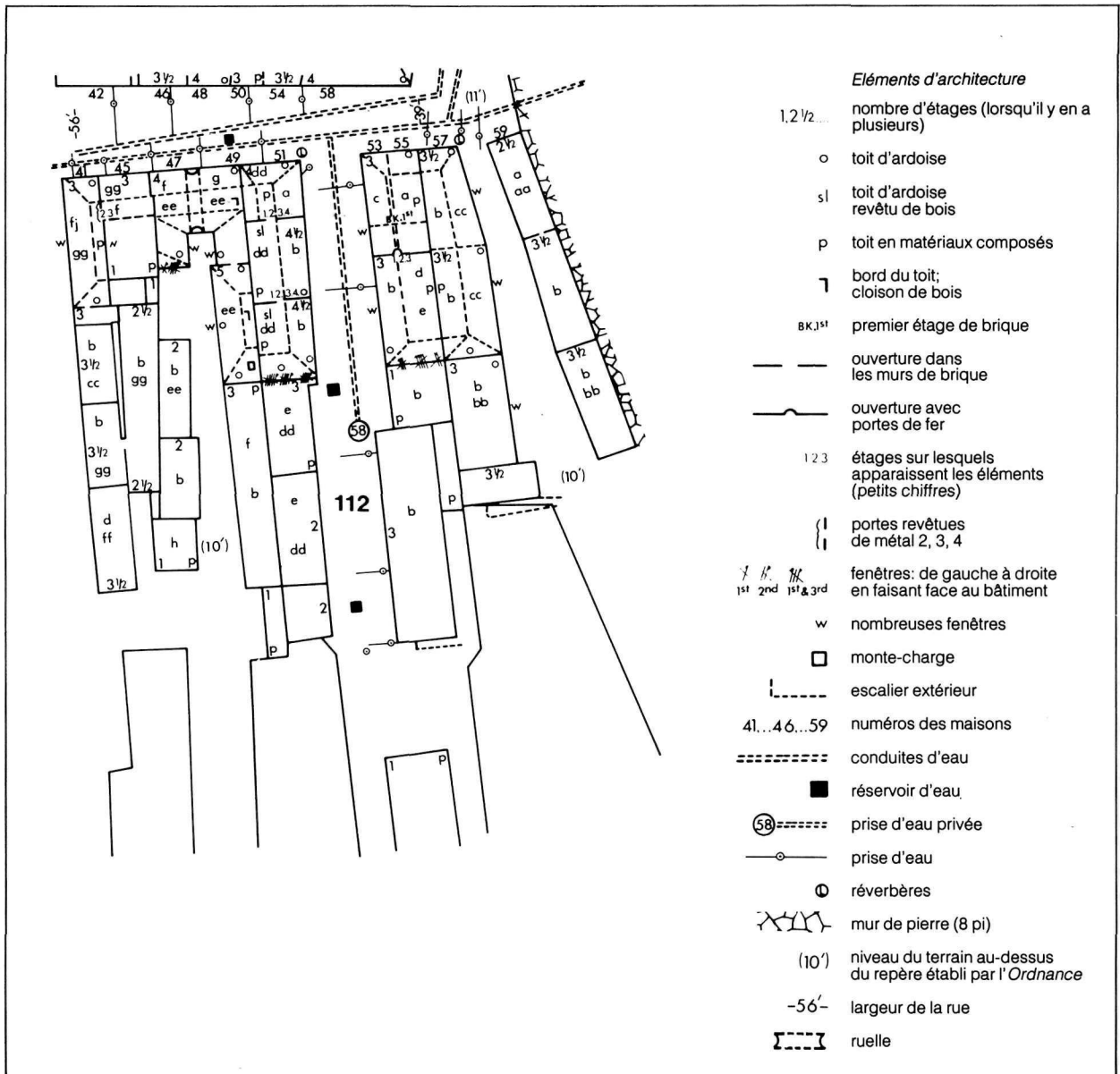
Historique

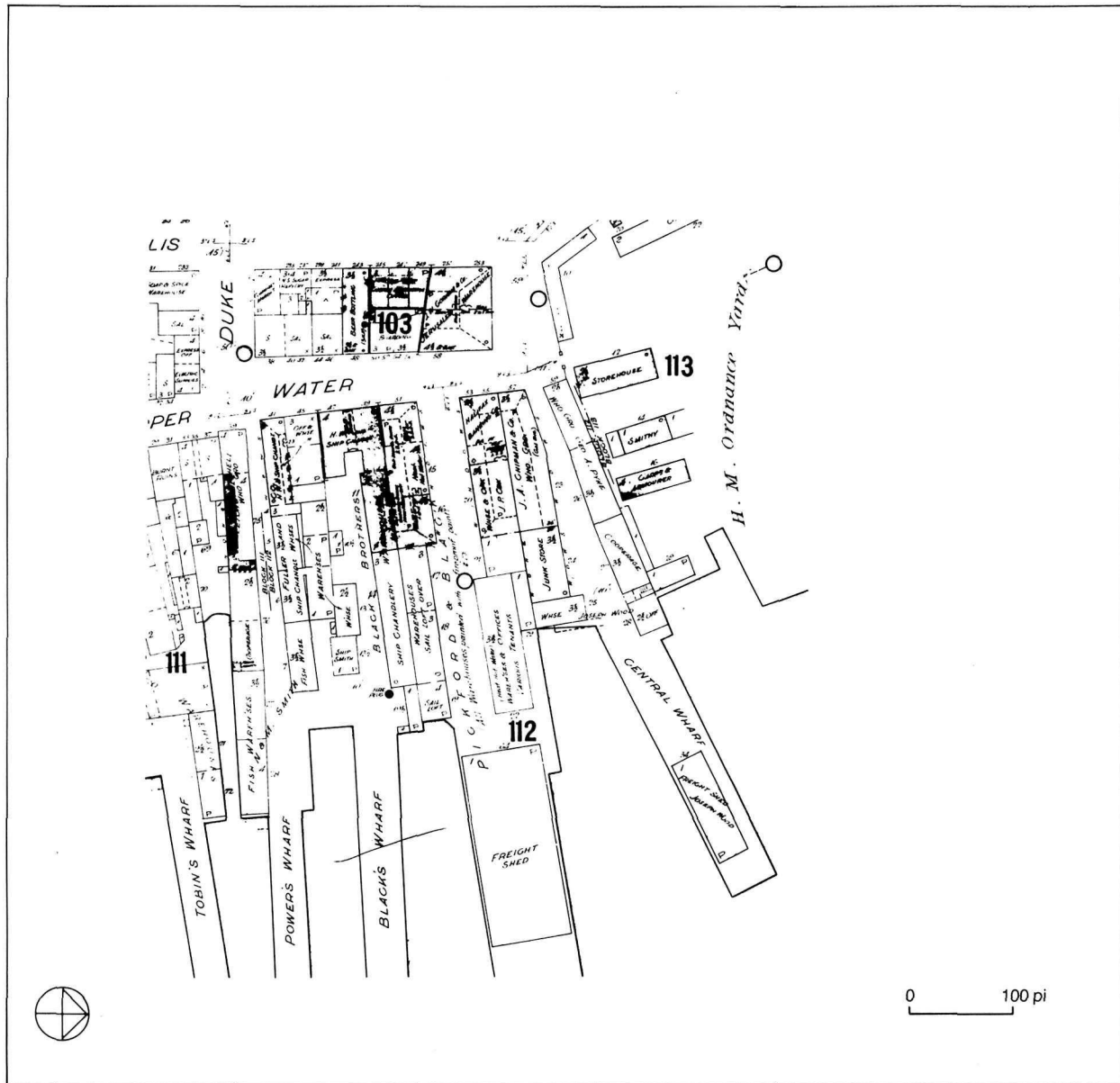
L'étude des bâtiments du côté sud du quai Pickford & Black laisse l'impression qu'ils auraient toujours joué un rôle secondaire, bien qu'important tout de même. Situés en dehors du «brick district»¹, tous furent construits en bois au XIX^e siècle.

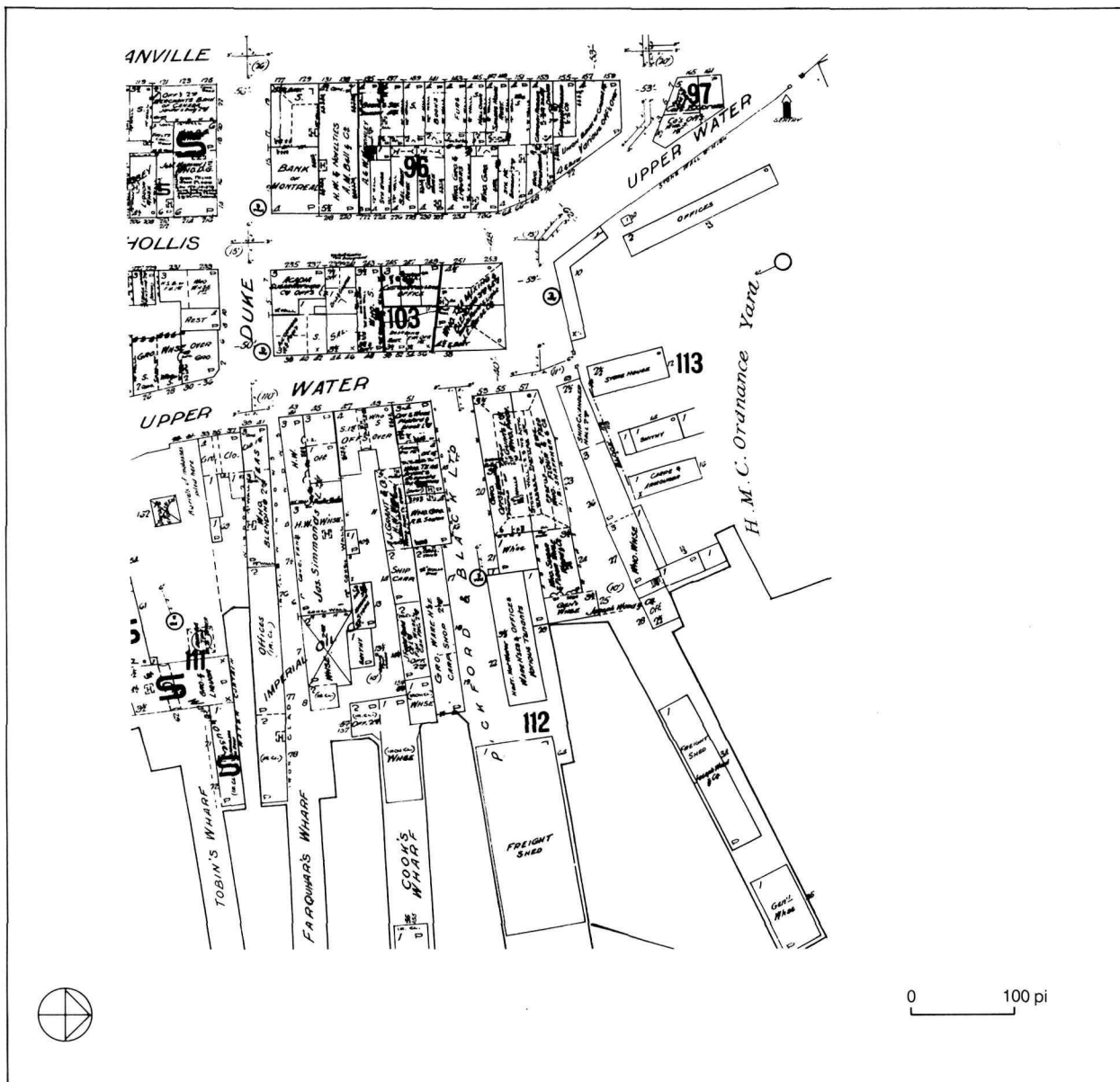
Lorsqu'en 1803, le marchand québécois Robert Lester tenta de vendre sa propriété à l'est de la rue Water à l'*Ordnance department*, l'extrémité sud-est du quai aurait alors été occupée par une enceinte et non par un bâtiment (fig. 6). En 1810, une centaine de pieds du dit embarcadère auraient été remblayés (fig. 7). C'est probablement à cet endroit-là que s'éleva l'année suivante la nouvelle boutique de forgeron d'Edward Foster, où lui-même et ses fils offraient leurs services sous l'enseigne «SHIP-SMITH, Mill Smith, House-Smith, Anchor-Smith, Axe, Edge Tool, and Screw Maker»². Il semble que la face sud du quai ait été une fois de plus partiellement réduite et ainsi ramenée plus près de sa longueur de 1803, car en 1830, son extrémité est n'avait plus que 200 pieds à partir de la rue Water (fig. 10). Le bâtiment qui s'y trouvait alors, occupé par une voilerie et une tonnellerie, fut démolie cette année-là³ au moment où Collins fit dégager le sud de son quai pour construire une rangée de magasins à la tête du quai.

La construction qui s'y trouvait toujours en 1831 atteignait le bord de l'eau à l'est et s'aboutait au côté ouest de l'entrepôt en pierre de Pickford & Black (fig. 11). Dominant le port, ce bâtiment était un des entrepôts du roi dont se servirent les marchands locaux à l'époque où Halifax était un port d'entreposage sans frais. À compter de 1830 environ, Drillio et Longard logèrent leur voilerie à l'étage supérieur tandis que le rez-de-chaussée abrita parfois un des nombreux vendeurs aux enchères installés sur le quai. En 1836, on évalua le bâtiment aux fins d'imposition à 800 livres⁴.

Au début des années 1860, lorsque les consignataires Joseph et Robert Seeton achetèrent d'Enos Collins les parties est et sud-ouest du quai, le bâtiment abritait toujours la voilerie de George Drillio et les pièces au rez-de-chaussée servaient probablement au vendeur aux enchères William Ackhurst⁵. Il ne semble pas toutefois que le magasin de bois des années 1860 ait été le même que celui qui se trouvait là 30 années plus tôt. Il était légèrement plus long que le précédent et une petite aile s'élevait au sud-est sur un terrain remblayé s'étendant bien au-delà de l'extrémité du bâtiment. Contrairement à son prédécesseur, le bâtiment n'atteignait pas le bord de l'eau. Et pourtant, comme le bâtiment de 1831, celui des années 1860 était plus étroit que







l'entrepôt en pierre à l'ouest (fig. 13). Le bâtiment du côté du port, dont l'extrémité ouest mesurait environ 38 pieds 1/2 aurait été adjacent à l'entrepôt Pickford & Black, c'est-à-dire que, contrairement à ses successeurs, il ne se serait pas servi du mur du bâtiment de pierre comme mur mitoyen⁶. Il semble que l'édifice ait survécu jusqu'en 1876 lorsque Robert Pickford et William A. Black se portèrent acquéreurs de la propriété⁷.

Moins de deux ans plus tard, on avait érigé une construction beaucoup plus longue entre l'entrepôt en pierre de Pickford & Black et le bord de l'eau, construction dont le côté est s'alignait sur le magasin rouge en face (fig. 15). Ce long bâtiment aurait été divisé en deux. La partie ouest, adjacente à l'entrepôt en pierre de Pickford & Black, comptait trois étages surmontés d'un toit en pignon revêtu d'un matériau composé. Les fenêtres du côté nord donnaient sur le quai (fig. 16, 23). Vers 1890, le bâtiment, alors en cours de rénovation, perdit ses petites fenêtres au profit de fenêtres à guillotine entre lesquelles s'intercalaient ici et là des fenêtres plus grandes et des portes de service. Des planches à clin formaient le revêtement extérieur des murs (fig. 25, 30, 34). Quant à la partie est du bâtiment, aussi haute que l'autre, elle n'avait à l'origine que deux étages sous son toit en pignon revêtu d'un matériau composé. À l'étage supérieur, il y avait trois fenêtres et une seule porte de service, au centre de l'extrémité est, donnait accès au bord de l'eau (fig. 16, 23). Lors de la rénovation du début des années 1890, on divisa la pièce principale en trois niveaux et la petite partie à l'est, qui avait d'abord servi de hangar à charbon, en quatre (fig. 17). Cette construction de 108 pieds de longueur fut recouverte d'un toit en matériau composé, genre hangar, et on pouvait lire les mots «SAIL LOFT» peints en gros caractères rouges sur l'extrémité donnant sur le port⁸. Une seule fenêtre à guillotine perçait la face est de ce bâtiment (fig. 31). Du côté nord, il n'y avait à l'étage supérieur qu'une seule fenêtre à guillotine non ornée et une autre fenêtre à volets, plus étroite et plus haute. Au rez-de-chaussée et au deuxième étage, aucune ouverture n'était pratiquée dans la partie est de la face nord (fig. 32).

Vers 1870, Thomas Forhan prit possession des locaux occupés par la voilerie de Drillio au sud-est du quai de Pickford & Black, et vers la fin des années 1880, il louait les confortables locaux de l'étage supérieur des deux bâtiments. Il réserva la spacieuse section ouest, soit 30 pieds sur 60, à sa voilerie, la première du pays, où travaillaient douze ouvriers. La section de l'est servait d'entrepôt d'équipement de navires – grosse toile, bois de liège, poulies, et grément courant – commerce qu'il exploitait également⁹. À l'étage inférieur, la compagnie Pickford & Black entreposait ses fournitures de navires. Vers 1895, lorsque

la Pickford & Black se fut établie comme agence de transport maritime, les locaux servirent d'entrepôt de douane pour les marchandises destinées au transbordement en douane ou à la livraison aux marchands de la ville après dédouanement. Lors de l'incendie dévastateur qui, en 1904, réduisit tout l'entrepôt en un tas de débris fumants on évalua la perte de marchandises à \$30 000¹⁰.

Architecture

Le bâtiment, qui se trouve aujourd'hui au bout du quai, est celui qui, en 1905¹¹, remplaça la partie ouest du bâtiment de bois revêtu de planches à clin ayant survécu non sans dommages à l'incendie (fig. 34). La partie ouest du mur sud de la nouvelle construction de deux étages, fut exécutée en béton et son mur ouest n'était rien d'autre que le mur de 3 pieds d'épaisseur de l'entrepôt de pierre de la Pickford & Black. Les autres murs avaient une épaisseur de 2 pouces 1/4 (fig. 18). Le revêtement extérieur du bâtiment, par son apparence de blocs, laisse croire qu'il s'agissait peut-être du revêtement de fer-blanc pressé qui s'y trouve toujours, mais celui de cette époque là ne présentait, semble-t-il, aucun motif. Le bâtiment possédait un toit type hangar, presque plat. Une corniche décorative en caissons courait autour du toit et se retrouvait sur les deux frontons en saillie abritant les palans au-dessus des portes de service sur la face nord. Les portes de service faites de planches verticales étaient munies de gonds métalliques, et la porte inférieure, qui ne touchait pas au sol, portait une grosse serrure. Des amortisseurs en bois, disposés à égale distance, séparaient les deux portes. Deux portes non ornées menaient d'un débarcadère à balustrade à l'est des portes de service au deuxième étage du bâtiment. À mi-chemin entre les deux paires de portes de service se trouvait à chaque étage, une fenêtre non ornée à deux châssis de huit carreaux chacun, assise sur un seuil prolongé (fig. 35, 36). Portes et fenêtres perçaient également la partie ouest du mur nord (fig. 51, 53). Un tuyau de descente pluviale entre les deux petites portes à l'est reliait le toit au sol; sa section couvrant la hauteur du rez-de-chaussée aurait été encastrée. Un deuxième tuyau de descente pluviale était suspendu à peu près à même distance à l'est des portes de service ouest (fig. 35, 36). Vers la fin des années 1920, deux fenêtres de l'étage supérieur et une autre au rez-de-chaussée donnaient sur le port, mais dix ans plus tard, cette dernière avait été bouchée (fig. 50, 54). Le rez-de-chaussée servait à divers marchands pour l'entreposage de denrées, de tissus et de bois de construction, et fit parfois office comme son prédécesseur, d'entrepôt de douane¹². Vers 1915, l'atelier du charpentier, d'où le bâtiment tire son nom, occupait le deuxième étage (fig.18).

L'entrepôt et la banque Collins

Historique

La banque Collins est sans aucun doute le plus connu des immeubles à caractère historique de ce quartier complexe.

Comme elle logea la Société bancaire de Halifax pendant plus de 75 ans, elle fut étroitement liée à l'expansion du commerce à Halifax.

Dès les années 1780, Alexander Brymer possédait un immeuble sur cet emplacement avantageux (fig. 5). Il semble toutefois que ce n'était plus le même immeuble qui occupait ces lieux en 1803, quand Robert Lester offrit une jolie maison d'habitation compacte et de bons magasins à l'*Ordnance department* (fig. 6)¹. Le «Wholesale Store» d'Archibald M'Coll, qui offrait une grande variété de marchandises anglaises et écossaises, occupa probablement les lieux entre 1801 et 1805. En 1806, Charles Prescott et William Lawson achetèrent le quai, et il semble que l'édifice servit à contenir les marchandises de leurs magasins en face du Jerusalem Coffee House jusqu'en 1812, année où la société Prescott, Lawson & Company fut dissoute. En plus de faire le commerce avec les ports du Canada et des États-Unis, pendant ces années de guerre ils entretenirent un commerce florissant avec Londres, Madère et les Antilles². Joseph Allison, seul membre encore actif de la société, et Enos Collins, propriétaire de la partie sud du quai, s'associèrent en 1813, et leur alliance prospère dura 12 ans. Pendant les dernières années de la guerre de 1812, en plus de leurs transactions profitables en navires capturés et condamnés par la cour du vice-amiral, Collins & Allison importaient de façon régulière de la nourriture et des marchandises sèches des États-Unis, des Antilles et de la Grande-Bretagne. La société faisait également beaucoup d'affaires comme agent maritime, et apparemment les deux associés s'occupaient aussi d'assurances, de change et de transactions immobilières. En 1822, les deux hommes étaient élus membres du *Committee of Trade* et désignés membres de la Chambre de commerce, nouvellement créée; trois ans plus tard, ils comptaient parmi les huit associés fondateurs de la Société bancaire de Halifax. Par la suite, ils occupèrent un siège au *Council Board*, groupe oligarchique composé de 12 membres³.

En 1825, année de la dissolution de la firme Collins & Allison et de la fondation de la Société bancaire de Halifax, le bâtiment de pierre connu sous le nom de «banque Collins» existait déjà à la tête du quai. De nombreux éléments ont permis aux historiens de dater le bâtiment avec une grande précision. D'abord, nous n'avons rien trouvé à l'appui des affirmations voulant que la construction remonte à 1806 ou à 1812⁴. Collins n'acquiesce-

ment l'emplacement du bâtiment qu'en 1821 ou 1822⁵; et pourtant l'architecture de la banque et de l'édifice Pickford & Black construit en 1830 suggère qu'ils furent l'oeuvre d'un même architecte au service d'un même propriétaire. T.B. Akins situe la construction du bâtiment à 1823, et un contrat en loi rédigé vers le milieu de 1854 précise que l'immeuble avait alors 30 ans. Le petit nombre de locataires du quai retracés pour les années 1823 et 1824 laisse supposer qu'il y avait peut-être des travaux de construction en cours sur le côté nord du quai pendant ces deux années⁶. Le bâtiment figure pour la première fois sur le plan des banlieues nord et sud que Toler dressa en 1830, puis sur une carte de 1831 qui donne plus de détails sur le secteur (fig. 10, 11).

La banque Collins

La Société bancaire de Halifax annonça son ouverture en septembre 1825, dans le nouveau bâtiment de pierre de M. Collins⁷. Elle n'était pas ce que ses fondateurs avaient souhaité au départ, c'est-à-dire une société à charte, mais bien une association de huit particuliers dont la fortune personnelle garantissait, aux yeux des autres hommes d'affaires, l'intégrité de leur entreprise. La Société bancaire de Halifax fut un monopole jusqu'à l'établissement de la Banque de la Nouvelle-Ecosse en 1832. Elle se dota bientôt d'importants agents londoniens et de relations antillaises, avec lesquels elle traita de nombreuses opérations de change. Les partenaires exerçaient aussi d'autres influences plus près de leur siège social, comme le soulignait «Omicron» dans le *Novascotian*.

[The] *Bank has controul over nearly half a million of property, or they hold securities to that amount. Now, taking into consideration the influence the members of the establishment possess in the Council, will it be denied by any man that the proprietors of the old Bank possess the majority of power in the town and Province, and are capable by their weight, to carry almost any political question.*⁸

Bien que la portée de l'influence politique de la banque ait été réduite avec l'essor du mouvement en faveur de la responsabilité ministérielle dans les années 1840, elle n'en demeura pas moins une compagnie privée pendant quarante années encore. De temps à autre on reprenait le texte de l'entente entre les partenaires, mais ces changements, tout en reflétant la transition de la génération précédente à la nouvelle, n'affectèrent pas outre mesure les activités de la «Halifax Bank», nom sous lequel elle était alors connue. Suivant son incorporation en 1872, on ouvrit des succursales à travers la province. A la fin des années 1870, les associés de la deuxième génération s'étaient aussi retirés. De ce

moment jusqu'en 1903, année où elle se fusionna à la Banque canadienne de commerce⁹, les actifs de la Société bancaire de Halifax décuplèrent presque, bien que son capital demeura relativement petit et que ses pratiques restèrent plutôt traditionalistes.¹⁰

A partir de 1850 au moins, l'immeuble de la banque logea des bureaux privés en plus de la banque elle-même. Ceux-ci étaient peut-être même en place dès 1825 ou 1830, car Enos Collins est censé avoir eu un bureau sur le quai, de sa retraite officielle jusqu'à sa mort 40 ans plus tard, en 1872. A partir de 1865 environ, des bureaux qui semblent avoir été situés au rez-de-chaussée furent occupés surtout par des associés de la banque qui étaient de proches parents de Collins. Par exemple, le beau-fils de Collins, P.C. Hill, pendant qu'il était maire de Halifax et membre libéral de l'Assemblée législative provinciale, eut vingt ans au moins un bureau à cet endroit; il l'avait toutefois quitté avant de devenir premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, en 1874. Le fils aîné de Collins, Brenton, avocat comme Hill, eut également un bureau dans l'immeuble de la banque de 1863 jusqu'à ce qu'il se retire en Angleterre à la fin des années 1870. Deux membres de la famille Allison, agents d'assurances, y occupèrent aussi un bureau pendant les années 1870¹¹. Ces lieux furent vides pendant trois ans, puis la Société bancaire de Halifax, qui prenait de l'expansion, les occupa jusqu'en 1908, année où la Banque de commerce emménagea dans l'immeuble qu'elle occupe encore aujourd'hui, rue George. Des sept années qui suivirent, il semble que l'immeuble de la banque fut occupé en 1912 seulement, par la Banque Mercantile du Canada. L'immeuble fut par la suite loué par la Gunn's Pork and Beef Packing Company, et par l'usine d'embouteillage d'eau minérale Roue avant 1920¹². Aux yeux de ses compagnons sur le quai de Halifax, W.J. Roue sembla toujours plus intéressé aux bateaux qu'aux bouteilles, et l'on croit que c'est dans cet immeuble qu'il traça les plans de la célèbre goélette de course Bluenose¹³.

L'entrepôt Collins

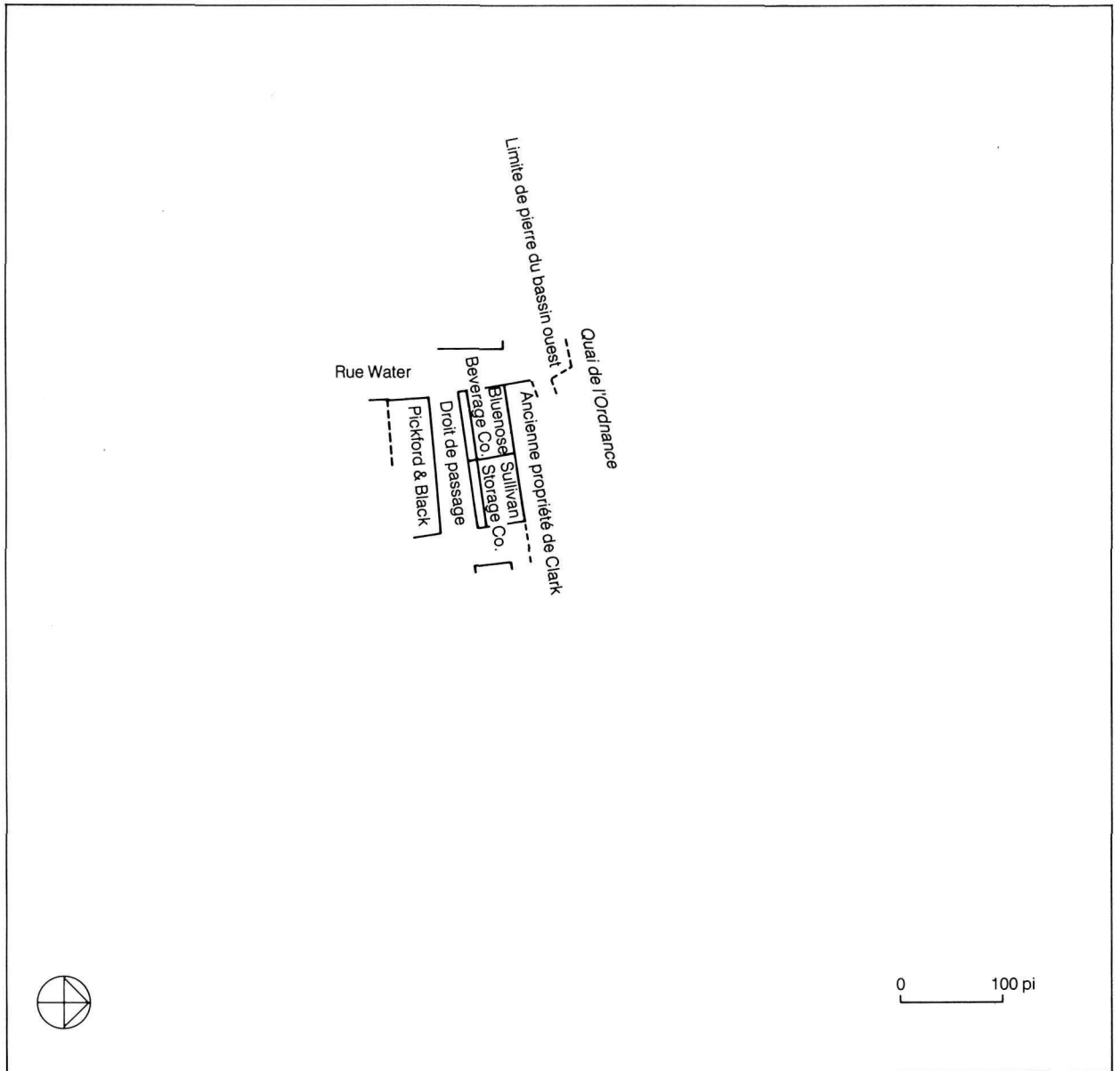
L'entrepôt de pierre du côté nord du quai Collins eut toujours d'autres locataires en plus de la Société bancaire de Halifax. La moitié est de l'immeuble à partir de 1825, comme le reste de l'édifice depuis sa construction, servit de magasin et d'entrepôt. La société E. Collins & Company, dans laquelle Enos Collins était l'actionnaire principal et William B. Fairbanks et Jonathan C. Allison les associés en second, occupa les lieux à partir du printemps de 1825. Cette société prospère importait, entre autres, des marchandises de Saint-Petersbourg, de la France et de Gibraltar, sur le brigantin *Indus*, mais elle est surtout connue à

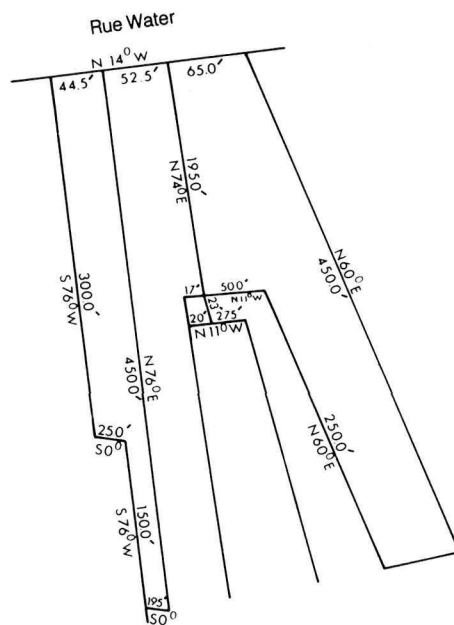
cause de ses efforts pour faire restreindre l'importation d'alcool, lesquels provoquèrent la «Querelle du Brandy» de 1830¹⁴. Pendant les années 1830 il semble que l'entrepôt fut occupé principalement par Joseph Allison & Company, association composée de Joseph Allison et de son frère David, qui firent des affaires fructueuses dans le commerce des vins espagnols et portugais mais aussi dans le commerce des produits canadiens et antillais¹⁵. La Cochran & Company vendait à l'entrepôt un grand assortiment de produits alimentaires, de matériaux de construction, et de fournitures de navires pendant les années 1840 et 1850; après 1857 et jusqu'à la fin des années 1870, le gérant local, William H. Creighton, exploita le commerce sous son propre nom. Il occupa apparemment le même magasin d'où il importait ses «Charente, Brandies, Rotterdam Gin», et devint plus tard agent de navire et syndic officiel¹⁶. Il semblerait aussi que cet entrepôt fut le magasin de pierre que le ministère britannique de la Guerre loua à un taux de 150 livres par année en 1862–1863¹⁷.

Un ou plusieurs des agents de navire situés sur le quai continuèrent apparemment à occuper l'immeuble pendant la fin du XIX^e siècle. La J.P. Cox & Company, par exemple, loua une partie de l'immeuble pour y loger son commerce de mouture et de farine; au début du XX^e siècle, Charles Harvey y logea son commerce de fruits et de produits alimentaires en gros (fig. 17). Il s'était, comme Cox, monté une clientèle importante en province. De 1906 à la fin des années 1920, une partie de l'immeuble fut utilisée comme entrepôt de douanes, et les mots «CUSTOM WAREHOUSE» y sont encore visibles, gravés sur le linteau. C.E. Chaot & Company, courtiers en alimentation, occupèrent le reste du bâtiment de 1910 jusqu'à sa vente aux environs de 1940¹⁸.

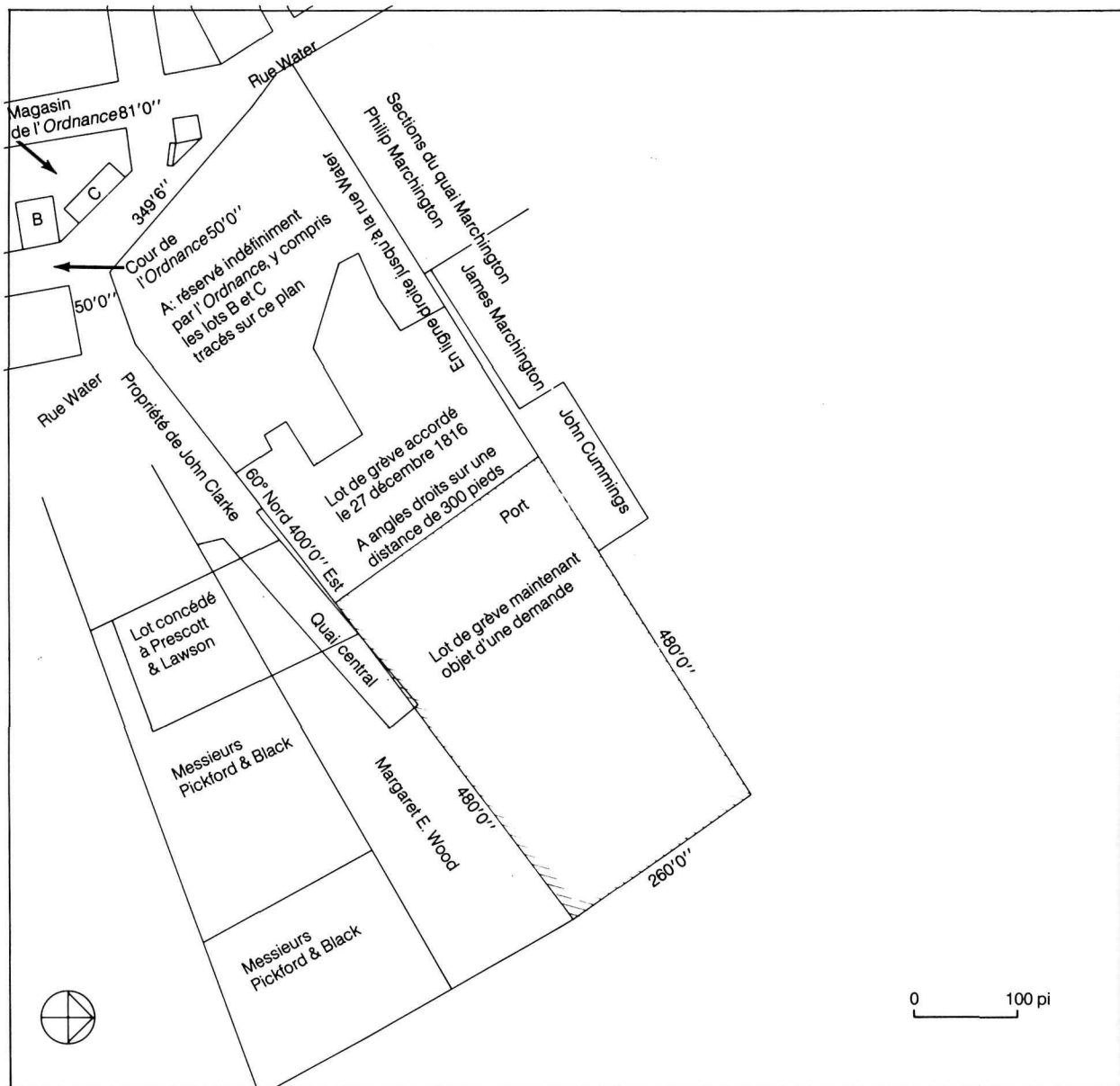
La propriété

Quand la propriété fut vendue en 1943 au courtier en immeubles Melvin S. Clarke, de Halifax, la banque et l'entrepôt avaient appartenu à la famille Collins pendant plus de 120 ans. Pendant la moitié de cette période, les biens furent placés en gérance durant l'absence du propriétaire, sous la responsabilité, par exemple, de la société Eastern Trust Company¹⁹. On comprend alors comment un titre de propriété datant de 1811, qui cédait la partie sud du quai de Charles Prescott à Enos Collins, a pu être appliqué à la partie nord du quai, qui appartenait aussi à Collins. Mais une lecture attentive de plusieurs titres nous fait voir la méprise qu'il y eut relativement aux deux propriétés lorsque la partie nord-ouest du quai fut vendue en 1943. Premièrement, la limite sud du lotissement portuaire cédé à Prescott et Lawson en 1809 était la même limite sud que celle qui est décrite, mais dans la direction opposée, dans l'acte de transfert de droits de propriété





0 100 pi



de Prescott à Collins en 1811. Donc, la limite au nord, dont on a dit dans l'acte de 1811 qu'elle couvrait, à 76 degrés est, 450 pieds de la rue Water jusque dans le port, se trouvait à tomber presque au centre du quai Prescott, qui fut plus tard le quai Collins. De plus, il est évident que cette limite nord n'était pas la limite sud du quai que Prescott et Lawson vendirent à John Clark en 1810, laquelle se situait au nord à 74 degrés est (fig. 20), et fut confirmée comme étant la limite des deux propriétés en 1822²⁰. La propriété sur laquelle se trouvent la banque et l'entrepôt n'était pas le terrain vendu à Collins en 1811 mais plutôt celui qui lui fut transféré de Prescott, par un contrat probablement non enregistré de 1821 ou 1822.

Melvin S. Clarke transféra immédiatement la propriété par l'intermédiaire de Darcy Sullivan à la Sullivan Storage Company, qui possédait l'entrepôt jusqu'en 1968, année où elle fut expropriée par la ville de Halifax²¹. Mais en 1947, la société vendit la moitié ouest de l'immeuble à la Bluenose Bottling Company qui avait succédé à l'usine d'embouteillage d'eau minérale de M. Roue. Deux ans plus tard, l'immeuble fut vendu de nouveau, à la Cleveland Realty Corporation. Donald C. Keddy le loua de cette dernière, puis l'acheta. La compagnie de matériel destiné aux installations électriques de M. Keddy fut le propriétaire de la partie ouest de l'immeuble, jusqu'à son expropriation en 1968²².

Architecture

Construit en 1823 ou 1824 de grès rouge de la région, l'immeuble de trois étages avait un toit d'ardoise en croupe, une corniche, des gouttières et des conduits d'eau sous le larmier²³. Les murs, d'une épaisseur de 25 pouces au rez-de-chaussée, de 21 pouces à l'étage et de 17 pouces au deuxième étage (fig. 18), étaient faits de deux pans de pierre, l'interstice étant rempli de moellons et de mortier²⁴. L'immeuble était ceinturé de grès au niveau des étages. Les fenêtres du premier et du deuxième étages de l'entrepôt, et les trois petites fenêtres parallèles du côté sud, près des portes de chargement à l'ouest, indiquent l'emplacement original des ouvertures sur les faces sud et ouest de l'immeuble. L'ouverture du mur ouest, qu'on a comblée de pierre et qui ressemble à une porte de chargement (fig. 39), porte à croire que cette partie de l'immeuble, comme la partie est, était destinée à servir d'entrepôt et de magasin. Un mur de brique réfractaire divisait l'intérieur en deux secteurs presque égaux (fig. 17).

Il se peut que l'on ait apporté des modifications à l'immeuble peu de temps après sa construction. Après un cambriolage chez Collins & Company en 1829²⁵, il est probable que l'on ait accordé plus d'importance à la sécurité, et que l'on ait pris des mesures en conséquence. C'est peut-être à ce moment que l'on fit

l'acquisition du coffre-fort que l'on retrouve à l'étage, et dont la porte est identique à celle de la chambre forte dans les bureaux de la Pickford & Black. Il est aussi possible que l'installation de l'ancienne porte principale de l'immeuble date de cette période, probablement dans le cadre au-dessus duquel on a gravé le mot «BANK». On la décrit ainsi:

*wood sheathed inside with iron, the outside being studded with large iron bolts which went through the door and clamped the large cross-bars of iron on the outside of the door to the inner sheathing, the length of the key representing nearly the thickness of the door [. . .] when the iron hinges got rusty it was with great difficulty that the door could be moved.*²⁶

Bien qu'en 1905, le caissier de la Société bancaire de Halifax ait cru que la porte n'avait jamais été changée, un changement avait effectivement eu lieu à une époque trop reculée pour qu'il puisse s'en souvenir. La grosse clef de cette porte était de fabrication anglaise et, semble-t-il, aurait servi depuis la fondation de la banque en 1825 jusqu'en 1881 environ, alors que des méthodes plus modernes étaient adoptées²⁷. De plus, des fabricants de coffres-forts de Toronto, consultés en 1910 environ, affirmèrent que les clefs, de Barron ou Bramah, dataient de la période 1800 à 1834. A leur avis, les serrures qu'elles ouvraient avaient été fabriquées par les meilleurs serruriers et avaient été reconnues comme étant les meilleures de l'époque²⁸. Mais si, comme on le dit, le cambriolage de 1849 qui rapporta £1200 fut effectué à l'aide d'un passe-partout²⁹, les serrures en usage en 1880 n'avaient peut-être pas encore été installées.

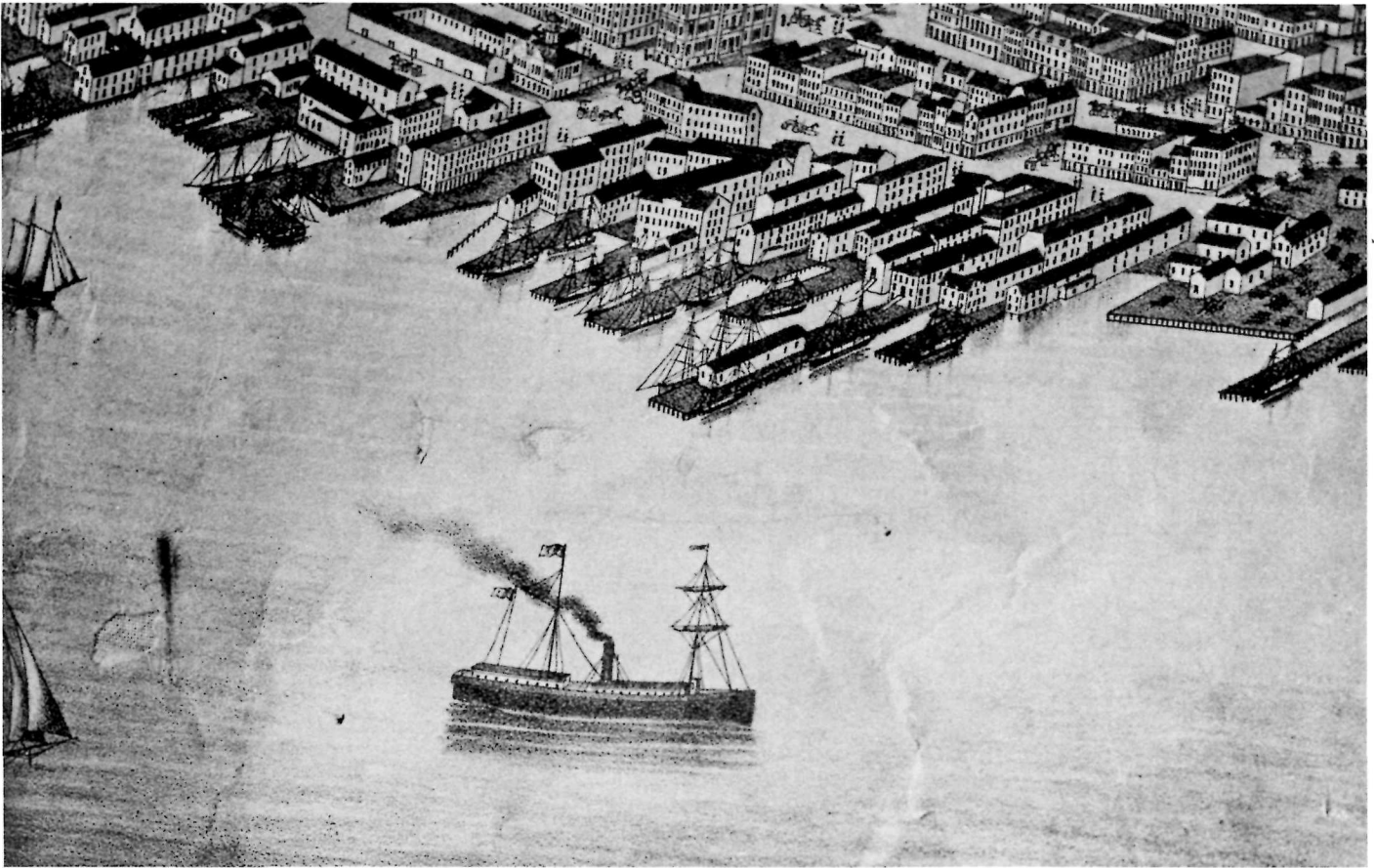
On apporta des modifications importantes à l'immeuble aux environs de 1850. Selon une entente de 1854 entre Enos Collins, propriétaire de la banque et de l'entrepôt, et William Clark, propriétaire de l'immeuble voisin au nord, on se proposait d'ajouter un toit de couronnement en zinc aux deux immeubles. Ce toit de couronnement unirait le faitage du toit de la banque et de l'entrepôt avec celui d'un toit en croupe semblable, en ardoise lui aussi, qui serait construit sur l'immeuble de pierre de M. Clark alors en construction (fig. 41). Par la même occasion, les lucarnes du versant nord du toit de la banque et de l'entrepôt, qui seraient cachées par le nouveau toit, seraient remplacées par d'autres du même nombre et de même forme, sur le versant sud du toit donnant sur le quai de Collins³⁰. Le toit, apparemment construit avec un faitage continu, donnait l'impression d'un seul toit en croupe tronqué, au-dessus des deux immeubles de pierre (fig. 39). Il y avait une quatrième lucarne sur la croupe du coin est. Trois cheminées de brique dominaient le tout, une au-dessus de chacun des foyers aux deux bouts de l'entrepôt et une au-dessus de la partie ouest de l'immeuble (fig. 39, 51).

22 Vue aérienne du port de Halifax, vers 1965.
(Halifax Photo Service Ltd)



23 Section de la «Panoramic View of the City of Halifax
Nova Scotia 1879». Le quai de Pickford & Black est
le plus long des quais au-dessus du vapeur au
premier plan. (*Public Archives of Nova Scotia*)

24 En-tête de lettre de la Pickford & Black, 188-
(*Pickford and Black Co. Ltd., Halifax*)



24

An advertisement for the Pickford & Black building, located at 51 Upper Water Street, Halifax, N.S. The central illustration shows a three-story brick building with several signs. The signs on the building include "SHIP BROKERS & SHIP CHANDLERS PICKFORD & BLACK" on the left side, and "AGENCY FOR TARR & WONSON'S COPPER PAINT" on the right side. In front of the building, there are several horse-drawn carriages and a few figures. To the left of the building, the text reads "AGENTS FOR TARR & WONSON'S COPPER PAINT." To the right, it says "51 UPPER WATER STREET, HALIFAX, N.S." and "1888". At the bottom of the advertisement, it states "BOUGHT OF PICKFORD & BLACK Importers and Dealers in VESSELS' OUTFITS AND FISHING SUPPLIES." There is a handwritten number "36" in the bottom left corner.

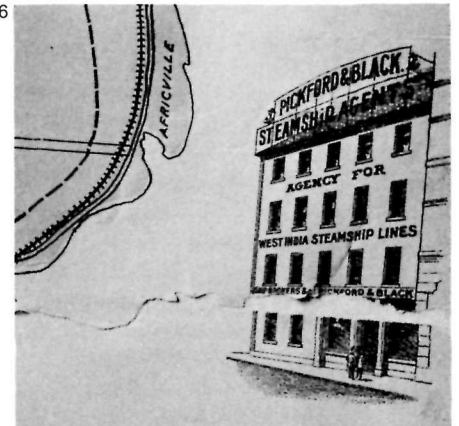
25 L'édifice Pickford & Black vers 1890. (Nova Scotia Museum, Halifax)

25



26 Esquisse du bureau de la Pickford & Black, vers 1900. (Plan de la ville de Halifax, F.W.W. Doane, comp. [Halifax, McAlpine Publishing Co., s.d.])

26



On n'a pu assigner une date précise à la transformation de la partie ouest de l'immeuble, qui était, à l'origine, une structure à deux étages avec des rangées parallèles de petites fenêtres, dont on fit un immeuble bancaire à un seul étage avec de grandes fenêtres allant de l'ancien rez-de-chaussée à l'ancien étage. Bien qu'ils aient pu être effectués pour le compte des associés de la deuxième génération pendant les années 1850 ou 1860, les changements ont peut-être été faits après l'incorporation, la nomination de nouveaux directeurs et l'atmosphère expansionniste qui régnait pendant les années 1870. Comme on n'a rien trouvé sur le plan architectural qui porte à croire que les fenêtres allant du rez-de-chaussée à l'étage étaient munies de volets, les volets qui étaient, dit-on, fermés par l'extérieur et fixés de l'intérieur par une barre de fer, devaient être ceux des premières fenêtres (les petites), avant qu'on ne les enlève³¹.

Au début du siècle, les petites fenêtres apparaissent à l'étage avec des pierres d'angle, des seuils à tenons, et des châssis à neuf carreaux, six en-dessous et trois au-dessus. Les cinq grandes fenêtres étaient munies d'impostes sous des linteaux lourds et non décorés. Elles avaient aussi des pierres d'angle, des seuils à tenons, et trois carreaux (fig. 39). La porte au-dessus de laquelle était gravé le mot «Bank», à l'extrémité sud de la devanture, était probablement munie des nouveaux verrous mentionnés par le caissier de la Société bancaire de Halifax³².

Le côté est de la partie de l'immeuble qui servait d'entrepôt avait aussi subi des changements avant les années 1890. Du côté ouest, les deux portes de chargement au rez-de-chaussée et à l'étage avaient été bouchées avec du ciment et on avait aménagé une fenêtre de type différent au centre de chacune des portes. Celle d'en haut était semblable aux autres fenêtres de l'étage, apparemment, c'est-à-dire une fenêtre à guillotine double, à panneau divisé en quarts. Au rez-de-chaussée on avait remplacé les portes de chargement situées sous les lucarnes du centre et du côté est par une vitrine et une entrée. On avait aussi allongé les autres ouvertures du bâtiment au rez-de-chaussée. On pouvait voir deux embrasures de fenêtre au niveau du sous-sol de l'entrepôt (fig. 30). Le fait que la rangée de pierres décoratives soit interrompue sous la fenêtre nord du côté ouest suggère qu'il y avait là une embrasure de fenêtre (fig. 39). On en signale au moins une autre du côté sud-ouest de l'immeuble³³.

Deux des changements importants apportés à l'immeuble datent du XX^e siècle. Le 25 décembre 1934, un feu ravagea la partie supérieure de l'édifice, se nourrissant des cloisons de bois, de boîtes vides et de la paille entreposées là. On estima à \$30 000 les dommages causés à l'immeuble et à son contenu. Le feu débuta dans la partie ouest de l'immeuble, mais s'étendit

au nord et à l'est, à l'édifice Simon et à l'entrepôt Collins respectivement. Le toit en croupe tronqué fut détruit³⁴. On le remplaça plus tard par un toit plat à corniches. A l'entrepôt, on ajouta, au même moment, un troisième étage en brique et on mura les fenêtres du coin est avec de la brique (fig. 55)³⁵. Depuis la fin des années 1940 environ, on a apporté aucun autre changement majeur à la structure de l'entrepôt³⁶.

On a toutefois apporté des changements considérables à la partie ouest de l'immeuble, selon les exigences des locataires et des derniers propriétaires. Dès le début des années 1860, en plus de la banque au rez-de-chaussée, il y eut un bureau au-dessus de la Banque de Halifax, et un autre annoncé comme étant dans le bâtiment de la Banque de Halifax. Lorsqu'on changea les numéros civiques en 1861, on attribua deux numéros à l'immeuble³⁷. Il est évident que vingt-cinq ans plus tard ces adresses s'appliquaient au rez-de-chaussée, qu'une cloison en bois divisait en deux sections, la banque au sud et un bureau au nord. On en conclut donc que la division du rez-de-chaussée a eu lieu au plus tard pendant les années 1860. Une cloison de brique parallèle au mur réfractaire séparait la partie est de l'immeuble de la banque et du bureau donnant sur la rue Water (fig. 16). Il semble qu'on ait enlevé la cloison de bois avant la fin du XIX^e siècle, et le mur en brique avant 1914 (fig. 17, 18). Une mezzanine vitrée dominait le hall de la banque³⁸, mais la date exacte de sa construction est inconnue. Vers 1914, les anciennes portes à cloison de fer du mur réfractaire avaient été enlevées à tous les étages et remplacées par des murs, mais ce n'est que plus tard que l'on ajouta des ascenseurs dans les deux parties de l'immeuble (fig. 18). Il ne semble pas y avoir eu de changements majeurs à l'intérieur du bâtiment avant la fin des années 1940. A ce moment, la Cleveland Realty Corporation, selon les modalités d'un contrat de location passé avec Donald C. Keddy, s'engagea à rénover les lieux de façon à ce qu'ils puissent servir d'entrepôt général et de bureau, à électrifier les ascenseurs et à installer deux poêles à mazout³⁹. Soit au cours de ces rénovations ou de changements effectués par Keddy après son achat de l'immeuble plus tard dans la même année, on mura la porte de la banque sur le côté ouest et on aménagea une porte de chargement sur le côté sud. Au même moment, on remplaça la mezzanine par un étage complet, on ajouta un escalier dans la partie ouest et on redisa les bureaux à l'étage supérieur. Plus tard, Keddy fit remplir le sous-sol de moellons et de béton. Par la même occasion il fit enlever la chambre forte du rez-de-chaussée. On s'aperçut qu'elle avait été verrouillée avec des boulets

27 Intérieur du bureau de la Pickford & Black avant la rénovation, vers 1902. (Pickford & Black Co. Ltd., Halifax)

28 Intérieur du bureau de la Pickford & Black après la rénovation vers 1910. (Pickford & Black Co. Ltd., Halifax)

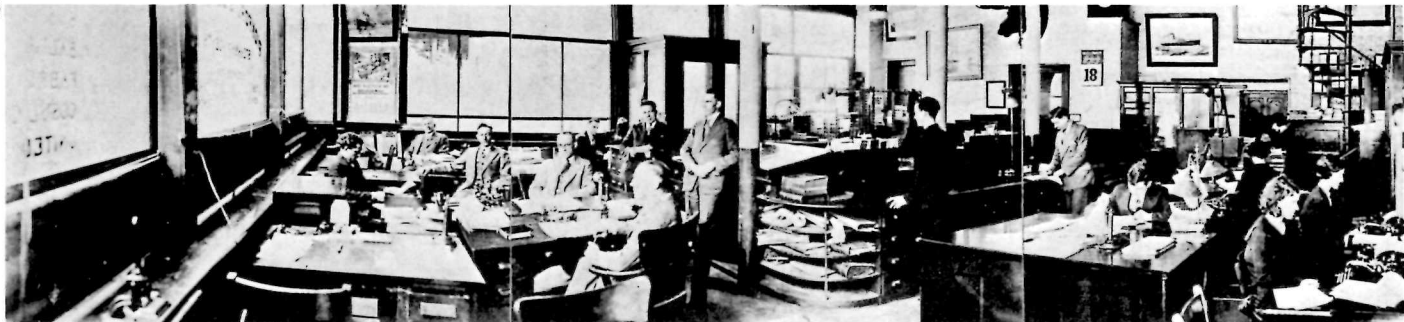
27



28



29 Intérieur du bureau de la Pickford & Black, 1930.
(Pickford & Black Co. Ltd. Halifax)



30 Le quai de Pickford & Black vers 1895. Au premier plan, l'entrepôt de Collins et l'entrepôt en pierre de Pickford & Black; plus près du port, le magasin rouge portant l'enseigne de William Chisholm ainsi que l'entrepôt en bois incendié en 1904. On distingue au loin l'extrémité ouest d'un long hangar de fret.



31 Le quai des frères Black adjacent au sud du quai de Pickford & Black, vers 1900. A droite, on distingue le magasin rouge.
(Documents de Pickford & Black, «Fire Investigation before Stipendiary Magistrate George H. Fielding, 1904», Public Archives of Nova Scotia.)



de canon⁴⁰. Le système très complexe de verrous de cette chambre forte a sans doute valu à la banque sa réputation de sûreté⁴¹.

Le magasin rouge

Historique

Le bâtiment à trois étages en bois près de l'extrémité nord du quai a de très vieilles fondations; on y aperçoit trois niveaux distincts pour le rez-de-chaussée et l'on constate que partout de nombreuses réparations ont été effectuées.

On sait qu'en 1803 une partie de l'emplacement de cet immeuble n'existait pas encore comme tel; il n'y avait alors que la mer à cet endroit, bien que directement au sud il y avait un long quai qui s'avancait dans le port (fig. 6). Dans les quelques années qui suivirent, Charles Prescott et William Lawson, propriétaires de ce lotissement portuaire depuis 1806, le comblèrent et y érigèrent un premier immeuble. L'immeuble avait une fondation de pierre et existait déjà en 1810 quand ses propriétaires vendirent la partie nord de leur quai à John Clark¹. C'est dans un magasin rouge, sûrement construit sur ces fondations s'il ne s'agit pas précisément de ce premier bâtiment, que la Charles Hill & Company vendit à l'encan le riche butin ramené par les corsaires de la Nouvelle-Ecosse de leurs expéditions aux Etats-Unis pendant la guerre de 1812. Il semble que ce magasin rouge ait été l'un des trois magasins grands et pratiques qui appartenaient encore à Prescott en 1821, mais que ses locataires Collins & Allison se chargeaient de louer au printemps de cette même année². Les immeubles n'étaient pas faciles à louer et dans les deux années qui suivirent, Collins acheta la propriété, y compris le spacieux magasin rouge³. Puisqu'il y avait à peu près 218 pieds entre le coin nord-est du magasin et la rue Water⁴, cet immeuble occupait au plus le 50 pieds ouest de l'emplacement du bâtiment actuel. Dès 1831, toutefois, un immeuble aux dimensions de celui d'aujourd'hui occupait les lieux (fig. 11).

Le fait que le magasin rouge⁵ actuel mesure 35 pieds en largeur porte à croire que cette construction sur le quai était peut-être celle pour laquelle Enos Collins réclamait une livraison de bois de la société Seely & Gough, de Liverpool, Nouvelle-Ecosse, au milieu de l'été de 1830. Les éléments de la charpente du bas, provenant de divers commerçants du comté de Queen, étaient prêts à être expédiés en juillet, bien que les planches longues destinées à l'étage ne furent expédiées qu'en septembre. Ces autres matériaux comprenaient cinq planches de 36 pieds de long et de 14 pouces de côté. Elles étaient probablement en bois de pin rouge, puisqu'on pouvait équarrir ce matériau en blocs de 12 à 13 pouces 1/2, alors qu'un tronc de 36 pieds de pin blanc, matériau que Collins avait apparemment demandé, s'équarrissait en un bloc de 18 ou 20 pouces. En août 1870, on se préparait aussi à expédier 70 pièces de solives ainsi que

quelques autres pièces et une pontée de poutres de 14 pouces sur 17 pieds 1/2 de longueur. Si l'on coupait ces poutres par deux fois en largeur avec une scie à chantourner, selon les directives de Seely & Cough, elles seraient de la dimension voulue pour les solives. A peu près au même moment, William Foster fournit de vieilles poutres. Toutes ces marchandises coûtèrent £250⁶.

Il semble que la nouvelle construction ne fut occupée par aucune des sociétés importantes installées sur le quai, mais que le propriétaire, Enos Collins, la loua le plus avantageusement possible. Au début des années 1830, elle fut peut-être occupée par l'encanteur Edward Lawson ou l'agent de navire Edward Shortis, qui vendait des denrées telles que le boeuf ou le porc du Québec, la farine de Genesee et le hareng de Digby⁷. Déjà au temps de la crise du *Trent*, au début des années 1860, le ministère britannique de la Guerre louait une partie de ce magasin. Après 1863, il est probable qu'il loua le bâtiment au complet. Pendant la pénurie d'entrepôts militaires, il semble que le ministère renouvela son contrat de location jusqu'en 1870 au moins⁸. Le long magasin de bois pour l'entreposage du sel et du poisson, gardé par Enos Collins à la vente de la partie est du quai à Joseph et Robert Seeton en 1865, avait presque les mêmes dimensions que le magasin rouge d'aujourd'hui. Bien qu'il eut semblé peu probable qu'un magasin comme celui de Collins puisse être loué par le ministère de la Guerre, un locataire d'une telle importance, qui aurait payé de façon régulière et sûre un loyer sans doute élevé, expliquerait en grande partie les raisons motivant le geste de Collins, qui ne s'occupait plus activement de commerce maritime à ce moment. Un autre élément rehausse la probabilité que le bâtiment loué était le magasin rouge: il fut vendu aux Seeton en 1872, après la mort de Collins, et, présume-t-on, le départ du ministère de la Guerre⁹. De plus, aucune autre construction située sur le quai vers 1865 ne ressemble à celle qui est décrite dans l'acte de vente (fig. 13).

Une série d'agents de navire occupèrent l'entrepôt de bois à partir du début des années 1870. La transmission du quai des Seeton à Robert Pickford et William Black en 1876 n'y changea rien¹⁰. Il semble que pendant presque 15 ans William Kandick y vendit des denrées alimentaires en gros, du tabac et de l'alcool importé. William Ackhurst, encanteur, agent de navire, marchand de vivres, magistrat de la ville et depuis longtemps locataire de bâtiments sur le quai, déménagea apparemment du côté sud de la propriété au début des années 1880¹¹. De 1878 à 1885 environ, l'étage supérieur de l'entrepôt fut utilisé à des fins non commerciales: on y célébra les offices religieux du dimanche pour les marins. Bien que les membres bienfaiteurs de la St. Andrew's

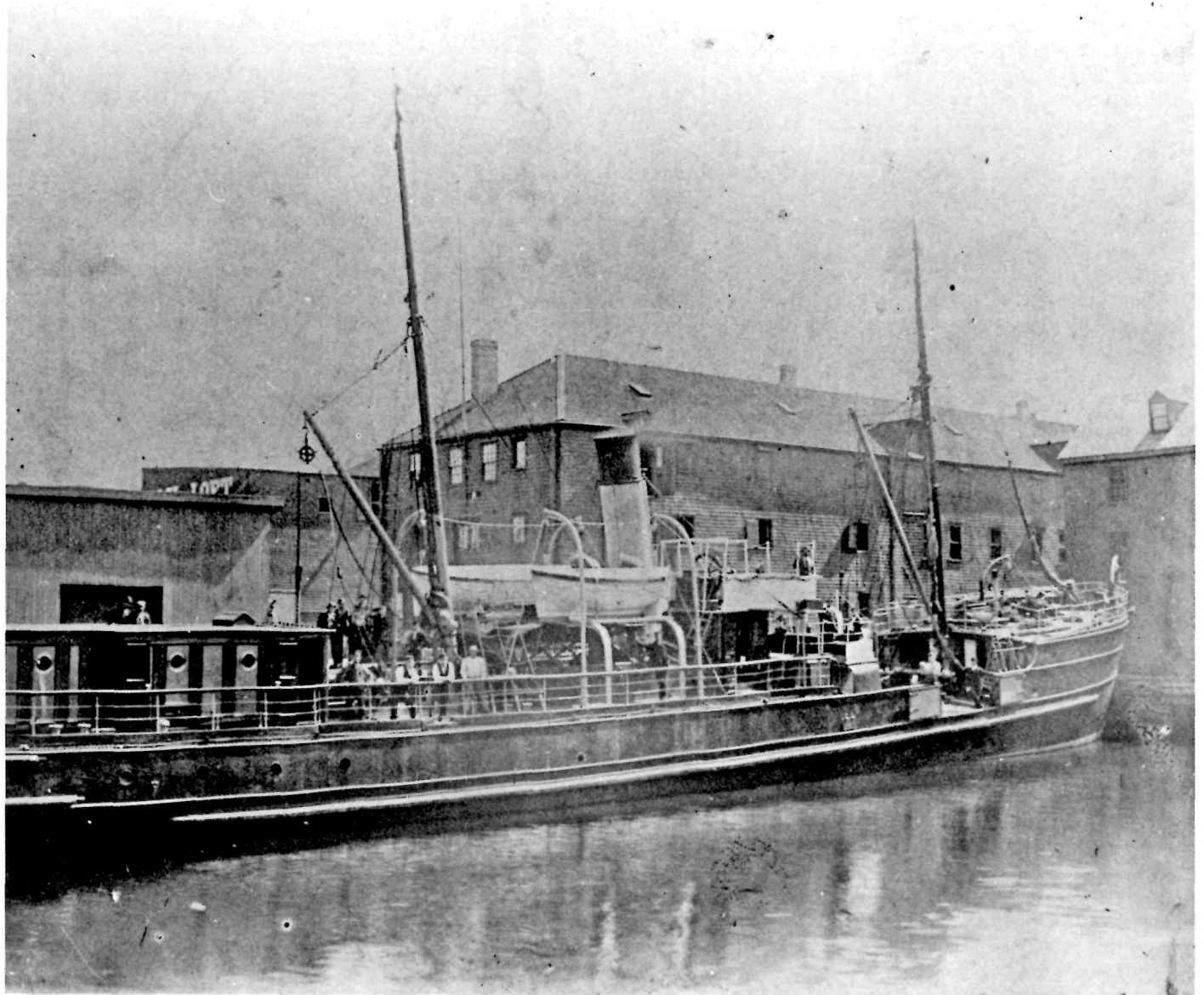
Waterside Mission n'arrivèrent pas à convaincre les commerçants du port des bénéfiques pratiques de cette entreprise évangéliste, il semble que la Pickford & Black les ait laissés occuper des locaux gratuitement. L'amiral en poste en Amérique du Nord, Sir E.C. Inglefield, exerçait les fonctions de lecteur laïque et l'équipage de son bateau faisait office de chœur pour la mission, maintenue, pour ainsi dire, à flot avec les moyens du bord¹².

Vers la fin des années 1870, deux sociétés s'installèrent au rez-de-chaussée du bâtiment, pour des séjours qui allaient s'avérer longs. En 1876, Issac Mathers loua une partie de l'immeuble pour sa société, qui y demeura pendant 40 ans. M. Mathers avait commencé comme agent de navire, faisant surtout le commerce des produits tirés de la forêt. Dès le début du siècle, toutefois, pour ce qui est de l'industrie du bois, il s'était fait d'importantes relations en Angleterre. Il avait en outre acquis plusieurs agences de bateaux à vapeur, une importante société d'affrètement et trois consulats scandinaves. On le considérait comme l'un des hommes d'affaires les plus connus de Halifax; il se retira en 1906 en faveur de son fils. Plus tard il représenta le Canada au sein d'une commission impériale d'enquête sur une combinaison financière supposée suspecte dans le domaine du commerce maritime¹³. En 1879, R.B. Seeton, ayant réorganisé sa société, revint l'installer sur le quai qu'il avait vendu trois ans auparavant. Restant dans le domaine du transport maritime, en moins de 20 ans il avait fait de son commerce de commission une affaire prospère de denrées alimentaires en gros. Le sucre, la mélasse, la farine, le poisson, les fèves et les fruits séchés figuraient parmi les nombreux produits importés par sa société et distribués en province. En 1916, la société occupait presque la moitié du bâtiment et des aliments d'une valeur de presque \$20 000 y étaient entreposés¹⁴. A partir de 1885 environ, et pendant 25 ans, l'armateur David McPherson eut un bureau sur le quai, apparemment dans cet immeuble. Pendant ce temps, il fut magistrat, puis maire de Halifax, membre de l'Assemblée législative, et membre du cabinet provincial. William Chisholm, marchand de bois et agent de navire, occupa aussi des bureaux dans le magasin rouge pendant environ 20 ans (fig. 30)¹⁵.

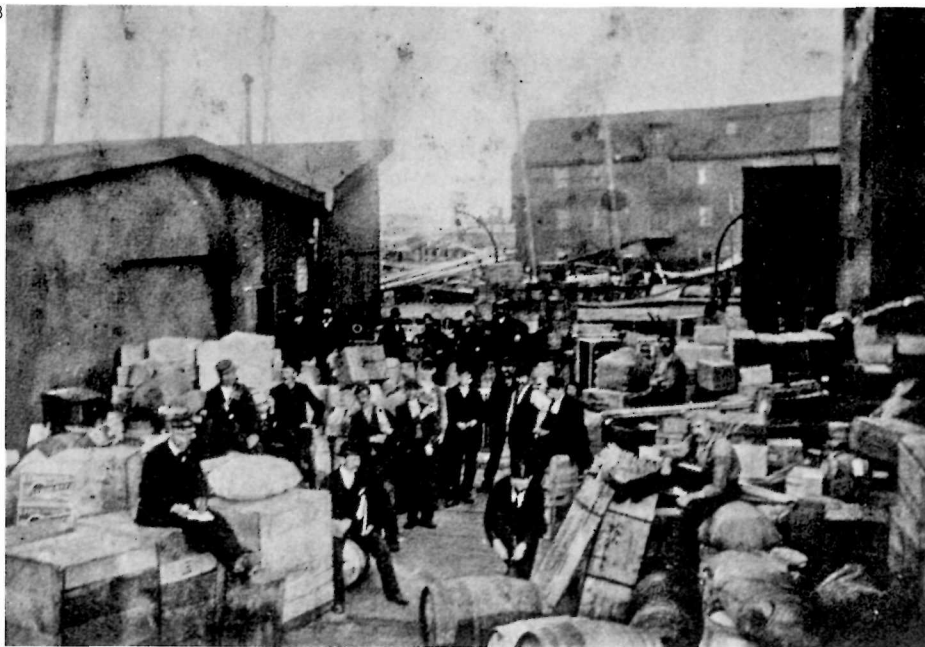
Après 1880, des locataires de plus en plus nombreux se partagèrent le bâtiment. Pendant les années 1880, il s'agissait encore surtout d'agents de navire qui avaient besoin d'espace d'entreposage plutôt que de bureaux (fig. 16). Vers 1895, toutefois, en plus de l'espace vide consacré à l'entreposage, des bureaux avaient de toute évidence été aménagés (fig. 17). Dans les cinq années qui suivirent, le nombre de locataires avait augmenté d'environ 50 pour cent. Par la suite le nombre demeura relative-

32 Après 1892, William A. Black de la Pickford & Black, possédait la majeure partie des actions du Fastnet. On distingue, près du centre, les côtés nord et est du magasin rouge, à droite, le magasin de bois et, à gauche, un long hangar de fret. A l'ar-

rière-plan, on peut voir l'entrepôt en bois et l'inscription «SAIL LOFT» du côté sud du quai. (Pickford & Black Co. Ltd., Halifax)



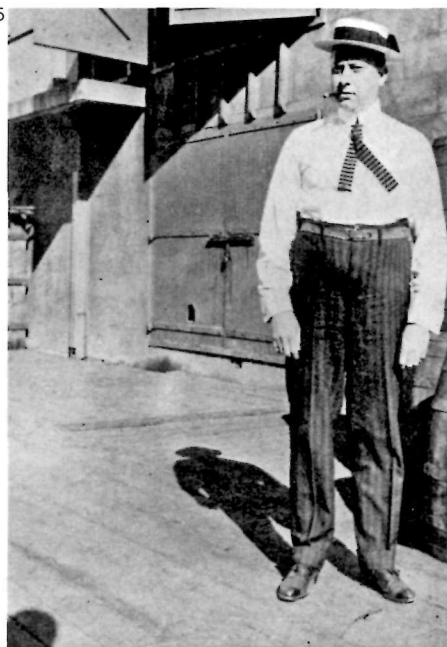
33 Cette photo montre l'atmosphère qui régnait sur le quai de Pickford & Black, vers 1900. (*Nova Scotia Museum, Halifax*)



34 Vue du quai de Pickford & Black depuis le côté est après l'incendie de septembre 1904. (*Pickford & Black Co. Ltd., Halifax*)



35 Harry I. Mathers de la I.H. Mathers & Son, devant l'atelier du charpentier, 1911. (*I.H. Mathers & Son Ltd., Halifax*)



ment stable, bien que pendant les années 1930, on réorganisa apparemment les bureaux de manière plus traditionnelle¹⁶. Cette transformation de l'entrepôt reflétait l'expansion des services et les contraintes relatives à l'espace amenées par l'expansion d'une importante agglomération urbaine.

Pickford & Black furent les propriétaires du bâtiment et continuèrent de le louer à court ou long terme à divers locataires jusqu'à ce que la propriété soit expropriée par la ville de Halifax en 1968¹⁷.

Architecture

Bien qu'un immeuble de mêmes dimensions que celui d'aujourd'hui occupait déjà l'emplacement en 1831 (fig. 11), on n'a trouvé des renseignements sur le style, la construction, et les changements apportés au bâtiment que pour la période qui commence presque 50 ans plus tard. A ce moment, le bâtiment avait deux étages [trois niveaux] et possédait un toit en croupe. Sur la façade est, quatre fenêtres éclairaient le deuxième étage. Deux fenêtres flanquaient les portes de chargement au centre du premier étage et du rez-de-chaussée. Il y avait une lucarne sur le versant nord du toit, au-dessus d'une porte de chargement, et le mur du nord avait de nombreuses fenêtres, disposées de façon irrégulière (fig. 23).

Vers les années 1890, des changements assez importants avaient apparemment été apportés à l'immeuble¹⁸. C'était toujours une construction à deux étages, qu'on présumait construite au complet de pin dur du Sud¹⁹, avec un toit en croupe. L'extérieur était revêtu de planches à clin et de peinture ignifuge (fig. 17). On ne connaît pas avec certitude le matériau du toit, mais des bardeaux comme ceux du toit de l'immeuble à deux étages comprenant bureaux et entrepôt de la H.H. Fuller & Company, situé au 45 de la rue Water en haut, auraient été le matériau usuel pour une construction de ce genre (fig. 17). Il y avait trois lucarnes sur le versant sud du toit, et trois sur le versant nord. Il y avait en outre au moins trois tabatières du côté nord et une du côté ouest. Les arêtes du toit étaient recouvertes de bois ou de métal. Bien qu'on ait installé un système de chauffage par circulation d'eau chaude (fig. 17), on avait laissé en place les quatre cheminées qui se dressaient à intervalles réguliers sur le toit. La symétrie des fenêtres du mur nord nous porte à croire que ce côté servit d'abord de façade au bâtiment. On avait installé dans la partie est des châssis à volets en trois rangées parallèles qui continuaient par-delà la porte de chargement, située à l'est de l'étage supérieur de la partie mitoyenne. Mais on avait apporté des changements aux dimensions et à la disposition des ouvertures de l'étage du dessous, où on avait fait des fenêtres plus grandes,

à guillotine double (fig. 32). Egalement, au mur sud, on aperçoit de nombreuses ouvertures, mais on ne peut identifier leur disposition avec précision (fig. 30). Les fenêtres aux extrémités de l'immeuble étaient de types et d'emplacements très divers. Au deuxième étage de la façade est, il y avait trois fenêtres à guillotine à douze carreaux. Mais la quatrième fenêtre près du côté nord de la façade semble avoir été une fenêtre à guillotine simple, à trois carreaux seulement. La fenêtre sous cette dernière au deuxième étage n'était pas de la même grandeur que les autres et avait peut-être un châssis à battant, comme la grande fenêtre du centre. Il semble qu'il y avait aussi une fenêtre simple au rez-de-chaussée, très près du côté sud, ce qui signifie qu'elle n'était pas alignée avec la dernière fenêtre au sud du deuxième étage (fig. 32). A l'extrémité ouest, il y avait quatre fenêtres, toutes des ouvertures affleurées à boiserie unie, avec seuils rapportés et châssis unique. Les deux fenêtres au premier étage avaient des fenêtres à quatre carreaux qui ne ressemblaient ni au battant du deuxième étage, ni à la grande vitrine du rez-de-chaussée. A deux pas du quai et près du bout sud de la façade, il y avait une ouverture de porte à boiserie unie avec imposte affleurée (fig. 30).

En 1914, le mur sud affichait deux caractères distincts (fig. 40). La section est laissait encore paraître des traces de l'entrepôt d'origine. En-dessous de la lucarne d'un puits d'ascenseur se trouvaient des portes de chargement aux premier et deuxième étages. Ces portes étaient séparées par des amortisseurs et il y avait des petites fenêtres simples de chaque côté. Au rez-de-chaussée, les quatre fenêtres longues situées à l'est de l'entrée du bureau de H.I. Mathers étaient peut-être encore à volets fermés. Au-delà d'une fenêtre semblable, à l'ouest de la porte, se trouvait une conduite pluviale reliée à la gouttière suspendue au rebord de la toiture. Toujours au rez-de-chaussée, dans la section centrale, trois portes de dimensions et d'espacement inégaux étaient suivies par cinq fenêtres à guillotine, à quatre carreaux. Au-dessus, mais non alignées avec ces portes et fenêtres, il y avait sept fenêtres à seuils rapportés disposées en un rang qui se terminait juste en-dessous d'une porte de chargement, à l'extrémité est du deuxième étage de la section. Une fenêtre, semblable à celles qui se trouvaient de chaque côté des portes de chargement, plus près du port, se trouvait à l'ouest de la porte de chargement et au-dessus des troisième et quatrième fenêtres du premier étage. Dans la partie est du bâtiment, après un espacement plus large que celui qui séparait les deux ouvertures précédentes, deux fenêtres parallèles, au rez-de-chaussée et au premier, continuaient le modèle de la section centrale. Une autre fenêtre semblable apparaît au rez-de-chaussée près de

l'extrémité ouest, mais la photographie ne montre pas la partie supérieure de la moitié ouest du bâtiment. Des plaques signalétiques, indiquant les noms des locataires et collées à plat sur la façade au-dessus de leurs entrées respectives, remplaçaient discrètement les affiches précédentes qui projetaient du mur sud. Un tout petit appentis, haut d'un étage, se trouvait du côté ouest (fig. 18).

Le toit actuel, en goudron et gravier, a été posé à la suite d'un grave incendie qui a ravagé les derniers étages du magasin au début de décembre, en 1916. Ayant pris naissance à l'extrémité sud-ouest de la charpente, le feu se propagea aux cloisons intérieures, s'intensifia au centre du bâtiment et atteignit la toiture. À un certain moment au cours de l'incendie, le bâtiment était en flammes d'un bout à l'autre.

Toute la partie supérieure du bâtiment fut détruite, mais le rez-de-chaussée et le premier étage semblent n'avoir été endommagés que par la chaleur, la fumée et l'eau²⁰. Il fut alors question de remplacer le bâtiment au printemps par un autre, mais en béton. Mais, deux mois plus tard, les locataires reprenaient possession de leurs anciens locaux²¹. Plusieurs modifications ont été apportées au mur sud vers 1929, mais ne font peut-être pas partie des réparations qui suivirent l'incendie. Dans la partie est, quatre fenêtres remplacèrent la porte de chargement et ses fenêtres adjacentes au premier étage, tandis que la porte du rez-de-chaussée était bloquée et que le rang de fenêtres, au nombre de huit maintenant, s'étendait vers l'ouest jusque dans la partie centrale. Au-dessus de ces fenêtres, trois autres furent ajoutées au premier étage et la porte du deuxième fut enlevée (fig. 49).

L'intérieur du magasin rouge était très compartimenté; il reflétait les changements qui se sont produits dans son utilisation vers la fin du XIX^e siècle. Quelques subdivisions, à l'étage principal du moins, avaient été apportées vers la fin des années 1880 et, peu après, les pièces furent encore subdivisées en bureaux (fig. 17), comme le démontre le décor intérieur et le nombre plus élevé de locataires. Les fenêtres à guillotine de la partie centrale du mur nord et les longues fenêtres à quatre carreaux de la façade sud ont probablement été installées au cours de cette période à l'intention du principal locataire, la R.B. Seeton and Company. En 1904, les bureaux nouvellement décorés de cette société, dans la partie sud-ouest du rez-de-chaussée, resplendissaient d'une peinture blanche avec une surface d'émail, étaient considérés comme étant parmi les plus beaux de la ville²².

L'édifice Simon

Historique

Les murs en granite et la toiture en ardoise du bâtiment situé sur le quai central reflètent la prospérité de Halifax au milieu du XIX^e siècle. Ce bâtiment fut construit à une époque où l'on s'enrichissait de la guerre de Crimée, où menaçait la guerre civile américaine, à l'époque de la prospérité du commerce avec les Antilles et à l'aube d'une certaine réciprocité avec les États-Unis.

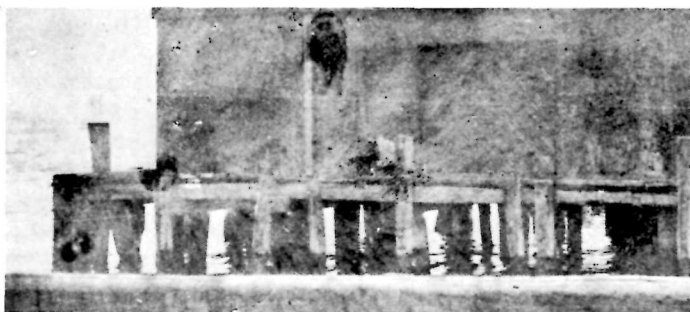
Cet emplacement n'était assurément pas nouveau. Vers le milieu des années 1780, Alexander Brymer, marchand, gentilhomme et conseiller, avait fait construire des édifices sur son quai, qui s'étendait vers le sud à partir de la cour de l'*Ordnance*, au pied de la rue Buckingham (fig. 5). En 1805, toutefois, le seul bâtiment digne d'attention sur le quai était un grand bâtiment solide, généralement utilisé comme une écurie, une remise, etc¹. Après 1810, lorsque les marchands de Halifax, Charles Prescott et William Lawson eurent vendu le côté nord du quai à John Clark, ce dernier loua les deux bâtiments situés de ce côté du quai à l'*Ordnance department* dont le terrain était contigu. Comme il avait déjà établi sa réputation à l'époque du commerce rentable avec les États-Unis pendant la guerre², Clark occupa probablement lui-même l'immeuble en forme de «L» qui se trouvait dans la partie sud du quai, du moins jusqu'au milieu de la décennie, quand il fit construire l'entrepôt du corsaire qui avait façade sur le port³. Lorsque James N. Shannon, fils, établit son magasin de nouvelles marchandises de Londres au bout du quai de Clark en 1819, il occupa peut-être l'immeuble en forme de «L» que Clark avait quitté. Shannon et ses successeurs, la célèbre James Lyon and Company, spécialisée dans la vente de produits non périssables, ainsi que les encanteurs et agents de navire David et Edward Starr, qui ont par après fait construire l'immeuble connu maintenant sous le nom de Morse's Teas, occupèrent tout probablement le grand magasin situé à l'extrémité nord du quai, partie qui avait été abandonnée par l'*Ordnance department* vers le milieu de 1818⁴. On ne connaît pas de locataire pour l'immeuble en forme de «L» au cours des années 1820, et il est probable que Clark continua à s'en servir.

Il est difficile de dire combien de temps cet immeuble resta en place. L'importante augmentation de la valeur marchande du quai de Clark au début des années 1830 suggère qu'un nouveau magasin y avait été construit et avait remplacé cette construction vieille et petite. Il se peut également que cette dernière installation ait été le petit bâtiment en bois situé du côté nord et voisin du magasin en pierre de Collins en 1854. Cette même année, Wil-

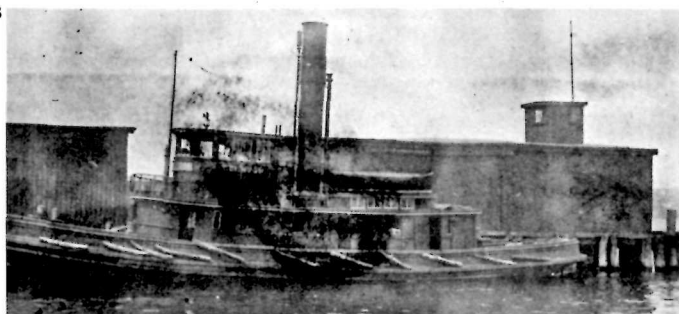
36 Déchargement de coton brûlé du *Sowell*, 1913. La partie supérieure de l'atelier du charpentier vue ici se trouve directement au-dessus de celle que montre la figure 35. (*I.H. Mathers & Son Ltd., Halifax.*)



37 Extrémité est du quai de Pickford & Black. Cette vue montre le type de construction couramment utilisé pour les quais, soit des piliers, des planches et des solives. (*I.H. Mathers & Son Ltd., Halifax.*)



38 Partie est du quai de Pickford & Black à l'époque de sa longueur maximale. (*I.H. Mathers & Son Ltd., Halifax.*)



37

38



40



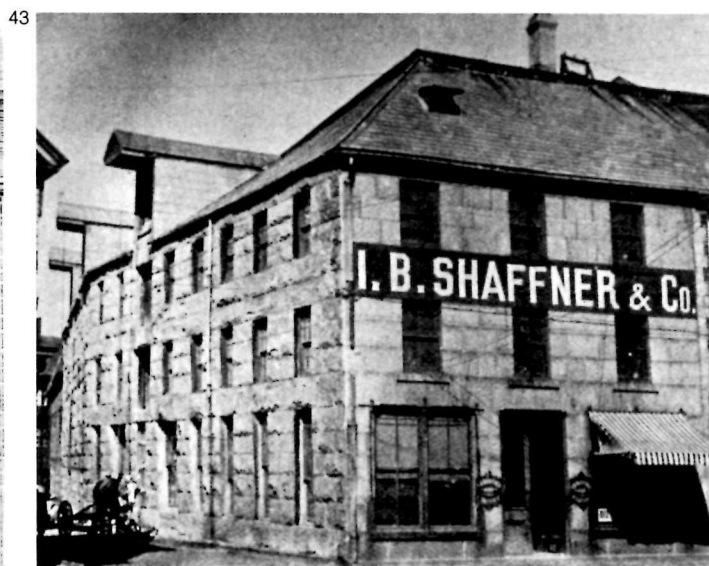
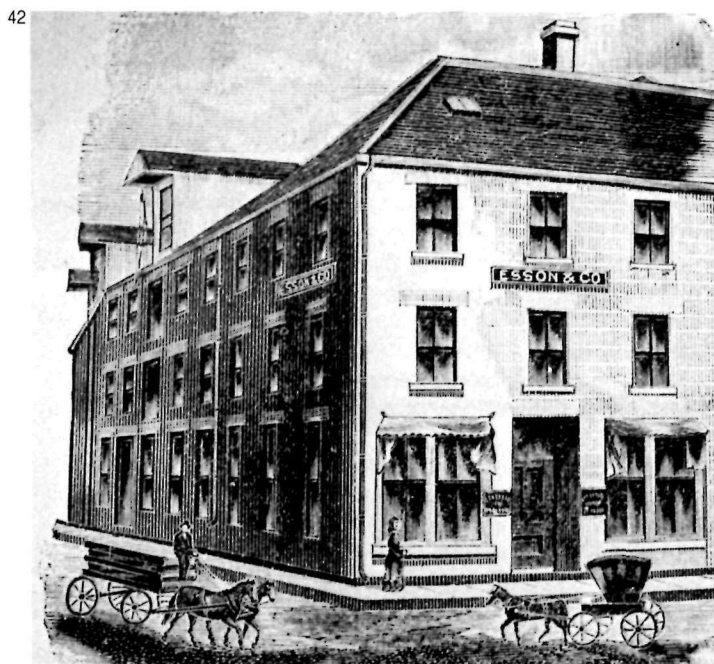
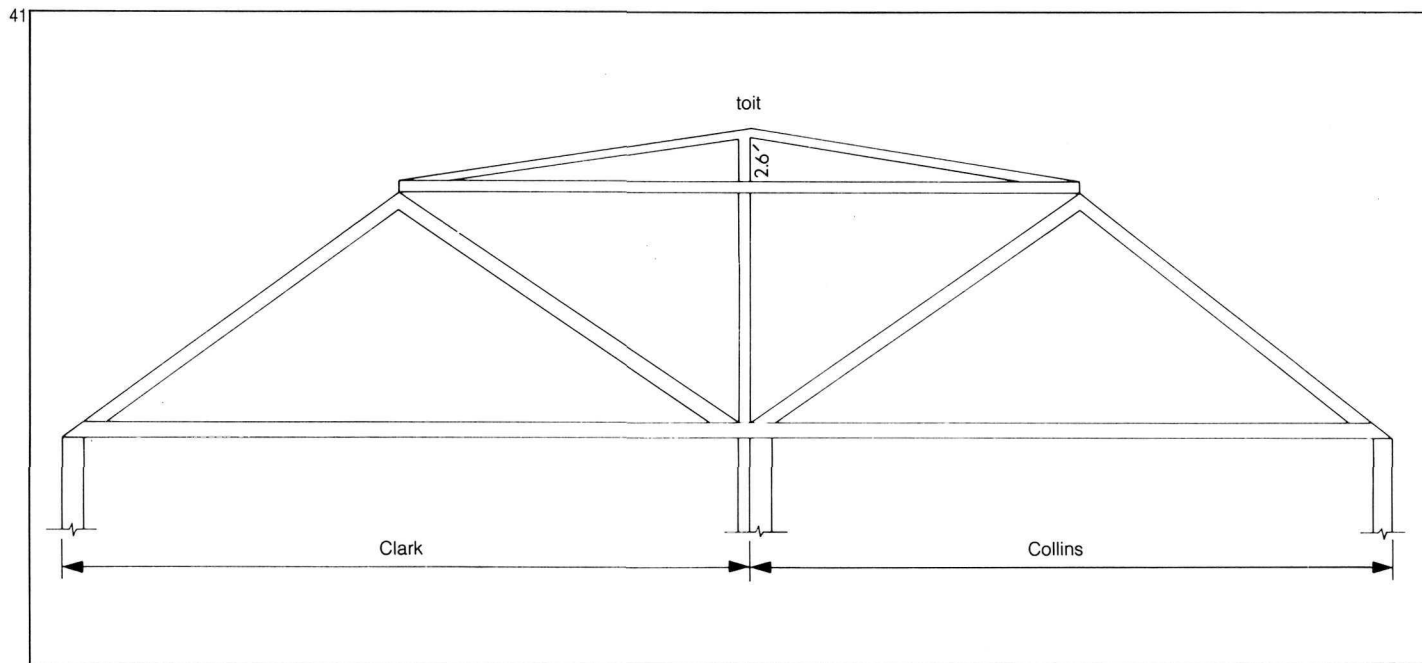
39 Banque et entrepôt de Collins vers 1900. (*Victor Ross, Bank of Commerce, vol. 1, côté opposé à la p. 52.*)

40 Le magasin rouge en février 1914, après une chute de neige exceptionnellement abondante. (*I.H. Mathers & Son Ltd., Halifax.*)

41 Tracé du toit approuvé par William Clark et Enos Collins en 1854 en vue de raccorder les édifices en pierre Simon et Collins (PANS, copies sur microfilm du registre des documents du comté de Halifax, livre 109, fol. 146-148.)

42 Croquis de l'édifice Simon vers 1887. (Our Dominion, p. 102.)

43 L'édifice Simon vers 1909. (The City of Halifax, p. 85.)



liam, fils et héritier de John Clark, remplaça cette construction de bois par l'édifice qui s'y trouve encore de nos jours⁵.

L'histoire subséquente de l'immeuble reflète les hauts et les bas de Halifax, communauté commerciale. William Clark n'avait apparemment pas le sens des affaires que possédait son père et, comme beaucoup d'autres dans les années 1850, s'endetta lorsqu'il voulut faire construire le nouveau magasin en pierre. Au cours des quatre années qui suivirent, il fut contraint d'hypothéquer son quai en empruntant de son riche voisin, Enos Collins. Très endetté, Clark mourut intestat en 1859, laissant derrière lui des dettes fort supérieures à son actif. Sa veuve, en vertu d'une licence de la *Court of Probate*, put vendre le quai à l'encan afin de pouvoir soulager la succession de ses charges financières⁶. R.W. Fraser, un agent de navire bien établi, acheta le quai pour la somme de £8500, remboursa l'hypothèque et vendit immédiatement toute la propriété, sauf l'édifice Simon, à deux sociétés marchandes différentes⁷. Fraser lui-même occupa le bâtiment qu'il avait conservé, pour y entreposer et y vendre les produits alimentaires qu'il importait de Philadelphie, de Baltimore et de Richmond. Il continua à occuper les locaux jusqu'en 1874, et il se peut qu'il ait utilisé la partie est du bâtiment jusqu'à ce moment-là, à ses propres fins⁸.

Vers 1865, Fraser loua ce grand magasin de pierre qui avait pignon sur la rue Water à la Esson and Company, nouvellement réorganisée, qui vendait des produits alimentaires après avoir quitté la rue Barrington et confiné ses activités commerciales à Halifax, pour les 20 années à venir, à la vente en vrac à partir de ces nouveaux locaux. Cette société était établie déjà depuis longtemps et était grandement respectée. Elle importait des fruits et légumes des Antilles, des denrées alimentaires des États-Unis, des thés de l'Asie, des boissons alcooliques de l'Angleterre et les revendait dans les provinces maritimes et à Terre-Neuve. Au début des années 1880, son chiffre d'affaires était estimé à près d'un demi-million de dollars par année. Après que Fraser eut vendu cette propriété en 1880, Esson and Company acheta et occupa les locaux à l'extrémité sud du quai⁹. En 1888, toutefois, les temps difficiles, l'endettement et une longue série d'impasses financières forcèrent la société à demander à être prise en main par un syndicat de faillite. Lorsque l'annonce de vente à l'encan parut, cette propriété fut ainsi décrite: commode, centrale, et en toutes façons une place d'affaires désirable¹⁰.

James A. Chipman, le nouveau propriétaire, occupa la partie ouest de cet entrepôt de granite, grand et pratique, tandis que Miner T. Foster, alors marchand de thé et ensuite agent d'assurances et de propriétés minières, semble avoir loué la partie est¹¹. Le commerce de farine et d'aliments pour animaux de

Chipman semble avoir été florissant, mais après dix ans, celui-ci vendit la propriété et probablement les intérêts de l'entreprise à son subalterne depuis 1881, Ingraham B. Shaffner et au nouvel associé de celui-ci, James Adams¹². Shaffner était un marchand entreprenant qui, à l'aide d'une publicité efficace et d'un service fiable, fit de son commerce de céréales, de farine et d'aliments pour animaux une entreprise importante et prospère. Vers 1909, cette société vendait beaucoup de sa farine maison en plus de toutes les qualités de farine du Manitoba, des fourrages de l'Ouest en grande quantité, des grains, etc. et comptait pour l'une des têtes de file (en Nouvelle-Ecosse) dans ce genre d'affaires¹³. En 1917, toutefois, Shaffner vendit la propriété du haut de la rue Water à George H. Hooper¹⁴.

En 1919, la propriété fut de nouveau vendue, par Hooper, à J.B. Mitchell. La société C.E. Creighton and Son y entreposa ses marchandises pour la vente en vrac de denrées alimentaires de 1920 à 1923 et ensuite la Franco Canadian Import Company loua le magasin jusqu'au début des années 1930¹⁵. L'immeuble a appartenu à Joseph Simon, grand brocanteur, de 1937 jusqu'à ce que la ville de Halifax exproprie la propriété en 1968¹⁶ pour faire place à l'aménagement d'une promenade le long du quai et à l'amélioration du réseau d'égouts à cet endroit.

Architecture

Cette construction à deux murs, construite en 1854, s'élève à une hauteur égale au magasin en pierre d'Enos Collins, situé du côté sud. L'édifice de trois étages et demi utilisait 129 pieds du mur nord de ce dernier magasin et, à l'est, utilisait les 38 pieds 3 pouces du mur en pignon de l'entrepôt du corsaire. Son propre mur nord, long de 69 pieds 6 pouces, était parallèle à la ligne de propriété de Collins et virait vers le sud-ouest sur une longueur de 61 pieds vers la rue Water, où sa façade ouest ne mesurait que 26 pieds 6 pouces¹⁷. Des blocs en granite aplani sur un fond de pierraille formaient les murs nord et ouest; le mur à assises régulières à l'ouest avait une surface plane et blanchie, comme devait avoir tout immeuble commercial important, mais le mur nord, à assises irrégulières, demeurait rugueux (fig. 3). À l'origine, ce bâtiment devait avoir un toit de couronnement en zinc qui aurait relié le rebord d'un toit en croupe revêtu d'ardoise et le toit semblable, mais plus vieux, du magasin voisin¹⁸.

On n'a pas retrouvé de photographies qui illustrent l'immeuble avant les modifications, apparemment importantes, apportées à l'extrémité ouest. On voit des traces des changements dans les fenêtres et les portes du rez-de-chaussée sur les murs nord et ouest, mais il n'existe aucun document sur la nature de ces changements. La Esson and Company, qui loua l'immeuble à

partir de 1865 et qui l'acheta en 1880, semble y avoir apporté des modifications au début des années 1880¹⁹.

Des illustrations détaillées de l'édifice, datant du tournant du siècle, ne révèlent que très peu de changements dans l'apparence extérieure du bâtiment au cours de cette période²⁰. Le toit en croupe tronqué qui fait face à la rue Water et qui servait à unir les immeubles de Simon et de Collins, donnait l'impression de ne recouvrir qu'un seul immeuble. Sa couronne semble avoir été une composition de matériaux plutôt que du zinc, comme on l'avait d'abord prévu. L'extrémité est était également en croupe et une projection du rebord nord assurait l'étanchéité du joint entre le toit de l'immeuble Simon et celui de l'entrepôt du corsaire (fig. 23, 51). Trois lucarnes à palan apparaissaient du côté nord du toit et servaient à monter les marchandises jusqu'aux portes de chargement parallèles, situées juste en-dessous, qui donnaient accès aux étages supérieurs de l'entrepôt. Du côté nord du comble ouest se trouvait une seule tabatière. Des avant-toits en saillie garnissaient le rebord du toit, mais on n'y voyait aucun chevron. Le tuyau de descente pluviale, situé au coin nord-ouest de l'immeuble, était déjà en piètre état au début du XX^e siècle. Un autre tuyau semblable, situé au coin sud-ouest, était en meilleur état et il se peut qu'il ait été installé à une date ultérieure ou qu'il ait été placé dans un coin plus abrité que le premier. Une seule cheminée en pierre garnissait le dessus de cette construction²¹.

L'emplacement des portes et des fenêtres sur la façade ouest est demeuré le même depuis 1880; certaines petites modifications y avaient toutefois été apportées vers le début du XX^e siècle. La forme était principalement une ouverture plane avec seuil prolongé. Ce style d'ouverture demeura, bien que les linteaux sans garniture paraissant dans les plans au-dessus des fenêtres des premier et deuxième étages ne se retrouvent pas dans la photo, et qu'on ait enlevé un auvent au niveau de la rue. Les fenêtres à deux châssis du rez-de-chaussée étaient montées dans un cadre en fer forgé. Selon la gravure de 1887, les fenêtres du mur ouest auraient possédé des châssis à deux carreaux chacun alors que la photographie de 1909 montre des châssis plus anciens à six carreaux chacun; sans doute l'auteur de la gravure, en dessinant des fenêtres alors à la mode, a-t-il voulu rehausser l'apparence de l'édifice. Au début du XX^e siècle, la porte à battant munie de trois panneaux des années 1880 avait été remplacée par une porte à deux battants percés chacun d'un panneau de plein cintre vitré.

De même le mur nord demeure essentiellement inchangé. Trois rangées de sept fenêtres chacune, disposées parallèlement s'étendaient du coin nord-ouest jusqu'à l'angle. Le premier groupe de portes de service, le bas de l'une d'elles débordant

vers l'est, se trouvait entre la cinquième et la sixième fenêtre. Les linteaux non ornés que toutes les fenêtres auraient eu d'après les documents de 1887 n'apparaissent pas sur la photographie de 1909. Toutes les fenêtres avaient deux châssis dont nous ne pouvons préciser le nombre de carreaux. A l'instar du mur ouest, les fenêtres du rez-de-chaussée étaient sensiblement plus hautes que celles des premier et deuxième étages. De plus, en 1909, la cinquième fenêtre du rez-de-chaussée à partir du coin ouest semble avoir été plus large que les quatre précédentes. La gravure et la photographie montrent toutes les deux un tuyau de descente pluviale entre la troisième et la quatrième fenêtre (fig. 42, 43).

Avant 1935, il n'y eut aucune modification importante de l'extérieur de la construction. Après l'incendie de Noël 1934²² qui endommagea considérablement l'étage supérieur de l'édifice, un toit plat remplaça le toit en croupe tronquée (fig. 54). Par la suite, on perça à l'extrémité est du mur nord une grande porte avec une poutre d'acier en guise de linteau pour permettre aux camions de livrer les marchandises directement à l'intérieur. L'agencement symétrique du mur s'en trouvait donc brisé. Des carreaux moins élégants remplacèrent également les grands panneaux vitrés en forme d'arc du mur nord, et une porte plus fonctionnelle, fut installée à la place de celle à panneaux de plein cintre vitrés²³.

Nous n'avons presque rien trouvé sur l'intérieur sans doute intéressant de cet édifice. A une certaine époque, l'édifice aurait été divisé par une cloison de bois qui débutait à l'angle du mur nord et était disposée parallèlement au mur coupe-feu de l'entrepôt adjacent en pierre (fig. 16). En 1895, un moteur à gaz avait été installé dans les locaux (fig. 17), et en 1914, on avait déjà ajouté au grenier une cloison en bois, parallèle au mur mitoyen et quelque peu au nord de ce dernier (fig. 18). Le dernier propriétaire a recouvert de tuile acoustique le plafond en planche du bureau principal et a revêtu de carton-fibre les murs de l'étage²⁴. Les planchers inégaux, le revêtement de brique en chevrons à l'arrière, et le plâtre du sous-sol témoignent d'un passé oublié²⁵.

44 Vue de la rue Water à l'extrémité nord de Bedford Row (tiré d'une carte postale vers 1885. (*Louis W. Collins, Halifax.*)



45 Quai Dwyer, haut de la rue Wharf, fin du XIX^e siècle. (Nova Scotia Museum, Halifax.)



46 Bureau et entrepôt de Samuel Cunard, haut de la rue Water, avant 1917. (Nova Scotia Museum, Halifax.)



47 Quai Cronan; haut fin du XIX^e siècle; centre, début du XX^e; bas, 1966.



L'entrepôt du corsaire

Historique

La tradition locale veut que cet entrepôt à l'allure de forteresse remonte aux environs de 1880 et qu'il doive son nom à ce qu'Enos Collins y entreposa les butins que lui rapporta la course à laquelle il se livra au cours des guerres napoléoniennes. Comme toujours dans les légendes, le fond de vérité se trouve considérablement romancé et il en va ainsi de la date de construction et de l'association de Collins au bâtiment.

Vers les années 1780, l'influent Alexander Brymer avait déjà érigé des bâtiments depuis la rue Water jusqu'à proximité du port, sur son quai qui s'étendait en direction sud depuis la nouvelle cour de l'artillerie (fig. 5). C'est là que Charles Hill, au tournant du siècle, vendait régulièrement aux enchères diverses marchandises canadiennes et étrangères. En 1803, lorsque le marchand québécois Robert Lester tenta de vendre la propriété à l'armée britannique en guise de prolongement de leur cour d'artillerie, un grand bâtiment se dressait sur le quai. En 1805, un très vaste chantier de bois d'oeuvre était voisin de la construction qui était généralement utilisée comme une écurie, une remise, etc., et considérée appropriée pour divers usages¹. La construction n'apparaît pas sur le plan que Lester avait joint à son offre de vente bien qu'on y voie clairement indiquées, deux autres constructions manifestement de bois (fig. 6). La présence d'un édifice en pierre n'aurait pourtant pas échappé à Lester, ni au *Commanding Royal Engineer*, dont le refus d'acheter la propriété se fondait en partie sur le grand nombre de bâtiments en bois qui l'entouraient. Dans une ville où il jugea nécessaire de justifier la nomination d'un successeur au maître constructeur et maçon à l'emploi de son département, un bâtiment comme l'entrepôt du corsaire aurait été assez rare qu'il aurait attiré son attention et celle d'autres personnes². Il faut donc conclure qu'il n'y avait aucune construction de pierre sur le quai en 1805.

De même, des plans subséquents de 1812 à 1819 (fig. 8, 9) ne mentionnent pas l'existence du « noble Warehouse » de Clark³. En 1812, il y avait trois bâtiments sur le quai. Deux se trouvaient du côté nord contre le mur de la cour de l'arsenal. L'armée britannique loua celui à l'est comme atelier de charpentier de 1811 jusqu'au moins en 1819, ainsi que le plus grand situé à la tête du quai, de 1813 jusqu'au milieu de l'année 1818⁴. Le troisième bâtiment, érigé à la tête du quai du côté sud, était un bâtiment en « L » qui existait toujours en 1831 (fig. 11). En 1814, un bâtiment rectangulaire disposé dans l'axe nord-sud avait été ajouté vers le milieu du côté sud du quai, quelque peu à l'est de la construction

en « L » et à l'ouest de l'entrepôt en pierre encore debout aujourd'hui (fig. 9).

Bien que l'*Ordnance department* continuât de se servir du plan de 1814 jusqu'en 1819, ce dernier ne donnait pas une image fidèle des constructions qui se trouvaient sur le quai à cette date, car il n'indiquait pas le nouveau magasin de John Clarke que la George Grassie & Company occupa à la fin de l'automne 1816, en attendant l'achèvement de la reconstruction de ses propres locaux incendiés⁵. Puisqu'une construction dont les dimensions et l'emplacement correspondent à celles du bâtiment actuel, constitue le seul ajout au quai d'après la carte très détaillée de 1831 (fig. 31), ce nouveau magasin aurait en fait été l'actuel entrepôt en pierre. L'édifice apparaît également sur le plan de Toler datant de 1830 sur lequel ne figurent que les trois premiers bâtiments en pierre érigés dans ce secteur complexe (fig. 10).

Une telle datation de l'entrepôt du corsaire suffit à elle seule à détruire presque toute la légende à laquelle il donna lieu. Ce n'est pas tout. On se souviendra qu'Enos Collins, demeurant toujours à Liverpool (N.-E.) était déjà, avec Prescott et Lawson, copropriétaire du brick *Liverpool*, lorsque les trois hommes se portèrent acquéreurs du quai Lester en 1806⁶. Collins a peut-être ensuite fait de ce quai son quartier général de Halifax, séjournant sans doute à la maison de Mme Ann Bell à la tête du quai lorsqu'il venait en ville ou encore louant un magasin plus près de l'eau lorsqu'il avait des marchandises à vendre. En janvier 1809 pourtant, lorsque Prescott et Lawson agrandirent leur entreprise, ce n'est pas Collins mais son successeur Joseph Allison qui devint leur associé. De plus, Collins attendit jusqu'en 1811 avant de faire de la réclame dans les journaux de Halifax. A ce moment, il avait déjà acheté de Charles Prescott, à la veille de la dissolution de la Prescott, Lawson & Company, le côté sud du quai qui par la suite porta le nom de Collins pendant un demi-siècle⁷. Vers la même époque il acheta aux ventes de la vice-amirauté un négrier délabré, *The Black Joke*, qu'il répara et rebaptisa le *Liverpool Packet*. En attendant la déclaration de la guerre avec les Etats-Unis qui lui permettrait d'obtenir pour la goélette un permis de course, il lui fit effectuer régulièrement la navette entre Halifax et Liverpool (N.-E.). Les activités infâmes de ce bateau donnèrent à Collins sa réputation de corsaire et lui rapportèrent les plus importants profits qu'il réalisa dans la marine marchande⁸. A cette époque, John Clark était déjà propriétaire du terrain où se trouve l'entrepôt du corsaire: ce dernier aurait déménagé son entreprise antérieurement sur le quai Fairbanks dans le seul bâtiment non loué à l'*Ordnance department* lors de son achat de 1810⁹. Bien que l'association du nom de Collins à

l'ensemble des bâtiments historiques puisse remonter aussi loin que 1806, il n'existe pas de preuve documentaire à l'appui de la légende qui veut que les activités de piraterie de Collins aient gravité autour du vieil entrepôt en pierre encore debout sur le quai central.

Au début des années 1820 par contre, John Clark s'était déjà fait une réputation enviable au sein du monde commercial de Halifax. Le charpentier de 1810 se qualifiait de marchand en 1822 et il était aussi l'agent à Halifax du cargo de Boston et associé de la très distinguée Société bancaire de Halifax. L'entrepôt du corsaire convenait bien à son nouveau rang et Clark occupait probablement lui-même ce bâtiment en pierre pour entreposer les diverses denrées et les matériaux de construction qu'il recevait régulièrement de ports américains¹⁰. A la fin des années 1830, son quai avait été loué cependant, et il aurait continué de l'être par la suite, à George H. Starr par exemple, dans les années 1850. Starr lui-même entreposait probablement dans la construction en pierre les denrées américaines et canadiennes fréquemment vendues aux enchères sur le quai en son nom¹¹.

Les Clark, soit le père, John, et ses fils Charles et William, furent propriétaires du quai de 1810 à 1859 alors que la veuve de William le vendit à Robert Fraser qui à son tour, en céda immédiatement la partie est à William Tarr et William Chisholm, consignataires comme lui. Trois ans plus tard, Enos Collins saisit leur hypothèque non payée et fut lui-même brièvement propriétaire du terrain et des bâtiments avant de vendre en 1864 à George C. Harvey, consignataire et agent d'assurances¹². Au début des années 1880, soit après une vingtaine d'années, Harvey alla s'installer aux Etats-Unis¹³. En 1886, un agent de transport maritime, Joseph Wood, loua les locaux, et administra probablement la propriété jusqu'en 1904 lorsqu'il l'acheta de la succession de Harvey (fig. 17). A partir du milieu des années 1890, Wood aurait loué les locaux à divers locataires, y compris un marchand de ferraille et de provisions de bateau ainsi qu'un grossiste de sucre et de farine¹⁴. Plus récemment le bâtiment servit d'entrepôt de poisson pendant les 20 années que la C.J. Burke & Company en fut propriétaire. En 1962, la ville de Halifax l'achetait de la veuve de Burke.¹⁵

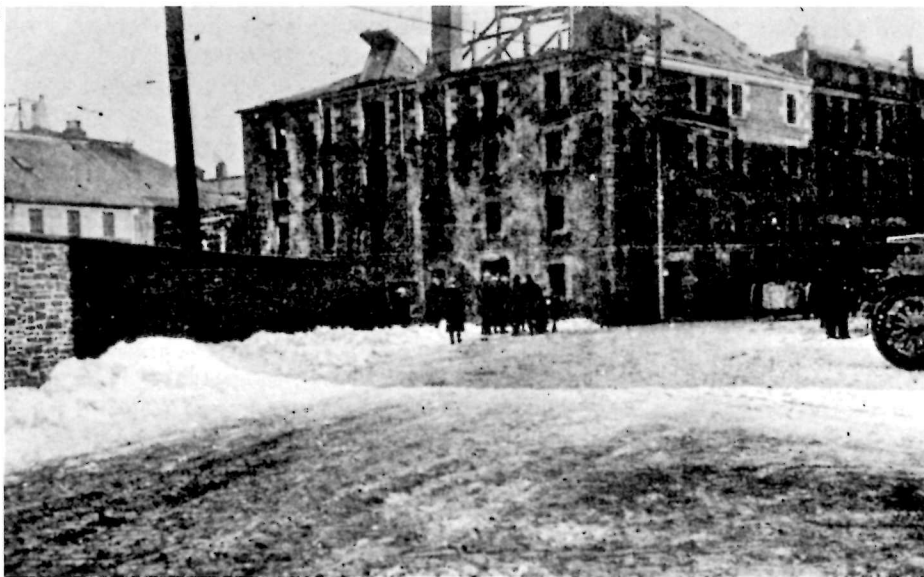
Architecture

Au premier coup d'oeil, on remarque les murs épais de grès rouge, les pierres de taille placées aux angles des baies symétriques du mur nord et le toit en pente du bâtiment de 150 ans. Adossé à un long bâtiment de bois qui existait du côté sud au moment de sa construction (fig. 6), le mur sud fut érigé sans baie et demeura toujours ainsi. Le mur nord en revanche, compte

cinq fenêtres à chacun des deuxième et troisième étages¹⁶, tandis qu'au rez-de-chaussée, des portes de service sont vis-à-vis les deuxième et quatrième fenêtres. Toutes les fenêtres possèdent de grands linteaux non ornés, des pierres d'angle et des seuils. Les murs est et ouest constituent les murs pignons de la construction qui, à l'origine, auraient été des murs dégagés. Le côté est donnait sur la mer, et le côté ouest sur une cour qui déboutait vers le milieu du quai et se prolongeait au nord du bâtiment, parallèlement au mur de la cour de l'arsenal, jusqu'au bord de l'eau (fig. 11).

Aux premier et deuxième étages, sur le mur est, il y avait des portes de service près du côté nord, et des fenêtres près du côté sud; vis-à-vis, au troisième étage, se trouvaient deux fenêtres plus petites. Les combles possédaient une fenêtre cintrée qu'ornaient des pierres d'angle comme les baies du mur nord. Plus tard, on bloqua les fenêtres près du côté sud, la porte de service inférieure et la baie des combles; la porte de service du deuxième étage et la fenêtre du troisième étage permettaient l'accès entre le magasin de bois et l'entrepôt du corsaire. De même, les fenêtres du mur ouest, – une au premier étage près du côté nord, deux sur chacun des deuxième et troisième étages, et une autre au grenier – ont été obstruées de briques. Les fenêtres se trouvant au niveau des étages de l'édifice Simon auraient donc été bloquées en 1854 durant la construction de ce dernier bâtiment¹⁷. A la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle, la construction de trois étages et demi avait un toit en pente revêtu d'ardoise (fig. 16, 17, 18, 23). Nous ne possédons aucune photographie ancienne du bâtiment, mais des photographies aériennes s'échelonnant des années 1920 aux années 1940 montrent deux lucarnes faitières de chaque côté du toit (fig. 51, 55).

48 Morse's Teas, face à l'extrémité supérieure du quai Pickford & Black, 1925. (*Nova Scotia Museum, Halifax*.)

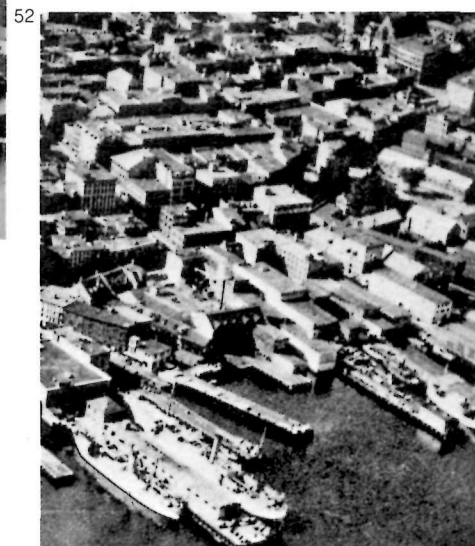


49 Vue aérienne du port de Halifax, 1929. La flèche indique le quai Pickford & Black et le quai central. (*Photothèque nationale de l'air, Ottawa, A1953/17*.)



50 Vue aérienne du port de Halifax, 1929. La flèche indique le quai Pickford & Black et le quai central. (*Photothèque nationale de l'air, Ottawa, A1953/49*.)

51 Vue aérienne du port de Halifax, vers 1930. Le quai Pickford & Black et le quai central se trouvent à l'extrême droite sur la photographie. (*Public Archives of Nova Scotia*.)



53 Vue aérienne du port de Halifax, 1931. La flèche indique le quai Pickford & Black et le quai central.
(Photothèque nationale de l'air, Ottawa, A3766/49)

54 Vue aérienne du port de Halifax, après 1938. La flèche indique le quai Pickford & Black et le quai central.
(Nova Scotia Communications and Information, Halifax)

55 Vue aérienne du port de Halifax, 1947. La flèche indique le quai Pickford & Black et le quai central.
(Photothèque nationale de l'air, Ottawa, A12676/301.)



Le magasin de bois

Historique

Offrant un certain intérêt architectural, le magasin de bois, situé à l'extrémité est du quai central, constitue le plus jeune des bâtiments historiques situés dans ce secteur. Ce bâtiment a été qualifié de soupenne de bois, mais nous n'avons trouvé aucune preuve à l'appui de cette fonction.

En 1830, un petit bâtiment se trouvait sur un terrain remblayé à l'est de l'entrepôt du corsaire. Son mur nord affleurait le mur de l'entrepôt de pierre adjacent et le bâtiment avait la même largeur qu'aujourd'hui (fig. 10, 11). Une étude architecturale ayant révélé que le mur est de l'entrepôt du corsaire n'a jamais été exposé aux éléments nous permet de conclure que le bâtiment à l'est a donc été érigé vers 1815. Les raisons ayant dicté une telle construction relèvent de la conjecture, mais on peut penser qu'elle aurait servi en partie, à protéger le mur de pierre adjacent contre les embruns salés accompagnant les tempêtes d'hiver. Le bâtiment était toujours là en 1859 lorsque le quai Clark fut vendu à R.W. Fraser qui le revendit immédiatement à William Tarr et William Chisholm (fig. 12). Ces derniers l'auraient utilisé sans doute en guise d'entrepôt jusqu'en 1812 lorsqu'Enos Collins saisit leur hypothèque non payée¹. Deux ans plus tard, un consignataire des Antilles, George C. Harvey, se porta acquéreur de la propriété², y compris le bâtiment qui survécut au moins jusqu'en 1866 (fig. 13, 14)³. Au cours de la décennie suivante, il le remplaça par le bâtiment actuel (fig. 15).

Harvey lui-même fit probablement usage de ce bâtiment jusqu'au début des années 1880, alors que de 1886 à environ 1940, il servit semble-t-il d'entrepôt général aux agents de transport maritime de la Joseph Wood & Company⁴. Par la suite, la propriété passa aux mains de la C.J. Burke & Company⁵ qui, à en juger par l'équipement laissé dans le bâtiment, le loua tout récemment à une usine d'emballage de poisson. La ville de Halifax fit l'acquisition du bâtiment en 1962⁶.

Architecture

Le bâtiment de trois étages et demi (fig. 16, 17) se distingue d'abord par son orientation nord-sud, contrairement aux autres constructions de l'ensemble qui sont disposées suivant l'axe est-ouest. Mais d'autres éléments le distinguent également. Fait essentiellement d'épinette, il symbolise le lien durable et prospère de la région avec la forêt et la mer. Ses lourdes poutres reposent sur des semelles en bois dur de bouleau, et sont raidies par de solides racines de mélèze laricin désignées sous le nom de courbes dans le vocabulaire de la construction navale. La char-

penne à mortaises et à tenons est complétée d'entures en porte-à-faux⁷. Le mur est de l'entrepôt de pierre du corsaire sert de mur ouest à l'entrepôt dont les trois autres murs sont de bois⁸.

À l'extérieur, les murs pignons du bâtiment supportent un toit de même forme. Les recherches architecturales n'ont pas confirmé la vue panoramique de 1879 indiquant deux entrées au rez-de-chaussée du côté nord du bâtiment ainsi que deux rangées de quatre et trois fenêtres éclairant les deuxième et troisième étages, respectivement. L'unique fenêtre du grenier est fidèlement représentée (fig. 23)⁹. Du côté est, deux lucarnes à pignon, déjà munies de fenêtres à guillotine dans les années 1890, faisaient saillie sur le toit. En-dessous, six fenêtres non ornées étaient disposées en deux rangées parallèles de trois baies chacune (fig. 23, 32). Cette symétrie aurait été brisée toutefois avant la dernière décennie du siècle par une ouverture plus grande, une porte de service sans doute, pratiquée au-dessous et légèrement au sud de la fenêtre centrale (fig. 32). Au début des années 1930, le mur est, après d'autres transformations offrait l'arrangement de fenêtres que nous connaissons aujourd'hui (fig. 53). Sur l'étroit mur ouest il y avait une série de fenêtres vis-à-vis celles de l'extrémité nord du mur est, au deuxième et troisième étages, qui allait jusqu'au rez-de-chaussée. Au début du XX^e siècle, la fenêtre centrale aurait été une fenêtre à guillotine, tandis que celle du haut était peut-être une fenêtre française; il est impossible de préciser le nombre de carreaux (fig. 43). La souche de la cheminée de brique que montrent les photographies des années 1930, a probablement été amputée au niveau actuel du grenier vers le milieu des années 1940, moment où on élimina également les lucarnes¹⁰ et où on effectua les réparations nécessaires au toit (fig. 55).

Notes

Introduction

- 1 *Dictionary of Canadian Biography* (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1972) (ci-après *DCB*), vol. 10, p. 188–190, s.v. «Enos Collins».
- 2 Avis d'encan, *Acadian Recorder*, 3 juil. 1813.
- 3 Avis de la rédaction, *Acadian Recorder*, 25 juin 1825.
- 4 «The Mission Vessel», *The Presbyterian Witness and Evangelical Advocate*, 7 nov. 1863.

Le site de la restauration

- 1 Harry Piers, *The Evolution of the Halifax Fortress, 1749–1928*, éd. G.M. Self et Phyllis Blakeley, Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse, publication n° 7 (Halifax, 1947), p. 7.
- 2 Copie des registres du Halifax County Court House (ci-après HCCH), livre 2, fol. 331, acte de cession, Ephraim Cooke à John Creighton, 1753.
- 3 HCCH, livre 3, fol. 50–53, actes de cession, Stephen Theodore Janson *et al.*, créanciers d'Ephraim Cooke, à Charles Laurence, 1756; livre 5, fol. 8–9, Charles Laurence à Thomas Saul, 1759; T.B. Akins, «History of Halifax City», *Collections of the Nova Scotia Historical society*, vol. 8, 1892 (ci-après «Halifax City»), p. 33; *John Bartlett Brebner New England's Outpost: Acadia Before the Conquest* (New York, Columbia Univ. Press, 1927), p. 257.
- 4 Nouvelle-Ecosse. Public Archives (ci-après APN.-E.), Registre des lotissements de Halifax, 1749–1786, p. 124.
- 5 HCCH, livre 16, fol. 203–207, acte de cession, de Thomas Saul à Alexander Brymer, 1779; T.B. Akins, «Halifax City», p. 72; *The Royal Gazette*, 1769 et les suivantes.
- 6 Nouvelle-Ecosse. Ministère des Terres et forêts, livre 5 des descriptions techniques, n° 757, p. 84–85, «A Grant for Brymer's Wharf».
- 7 Canada. Archives publiques (ci-après APC), MG9, B3(4), p. 30–32, «An Act Relating to the Building Wharves upon the Beach before the Town of Halifax, made and passed in Council at Halifax the 24th Feb^{ry} 1749/50».
- 8 HCCH, livre 35, fol. 12–14, acte de cession, de Brymer à T.J. et W. Cochran, 1800.
- 9 HCCH, livre 35, fol. 432–5, et livre 36, fol. 6–8, actes de cession, de J. & W. Cochrane à William Smith, de Smith à Robert Lester et Robert Morogh, 1803; APN.-E., MG3, n° 150, William Forsyth and Co., copie de lettres du 30 août 1796 au 3 octobre 1798, *passim*; HCCH, livre 37, fol. 261, actes de cession, de Lester et Morogh à Charles R. Prescott et William Lawson, 1806; livre 39, fol. 14–16, Prescott et Lawson à John Clarke, 1810; livre 39, fol. 345–346, Prescott à Enos Collins, 1811.
- 10 Nouvelle-Ecosse. Ministère des Terres et forêts, Registre des concessions A, n° 357; Registre des concessions 51, n° 12504; Registre des concessions 56, n° 14744.
- 11 HCCH, livre 39, fol. 16–18, convention entre Prescott et Lawson, d'une part, et John Clarke, d'autre part, 1810.
- 12 APC, Collection nationale des cartes et plans, E.H. Keating comp., *Map of the City of Halifax*, dessinée spécialement pour le *McAlpine's Directory, 1872–1873*.
- 13 Interview: R.J. Fisher, de Pickford & Black Co., 9 mai 1972.

- 14 Régime d'assurances 1939-1951, tranche 12, entre les mains du *Nova Scotia Board of Insurance Underwriters*.
- 15 APC, WO55/859, fol. 402 et 412.
- 16 «Water Street», *Acadian Recorder*, 27 fév. 1813; *The Nova-Scotia Royal Gazette* (ci-après *NSRG*), 1^{er} mai 1816; «Halifax Streets, Report of the Commissioners», *The Novascotian*, 16 déc. 1830.
- 17 Capitaine W. Moorsom, *Letters from Nova Scotia; comprising Sketches of a Young Country* (Londres, Henry Colburn et Richard Bentley, 1830), p. 11; Contrats offerts, *The Weekly Chronicle*, 13 avril 1810 et *Acadian Recorder*, 23 avril 1825; Hugh Murray, *An Historical and Descriptive Account of BRITISH AMERICA; comprehending Canada Upper and Lower, Nova Scotia, New Brunswick, Newfoundland, Prince Edward Island, The Bermudas and the Fur Countries . . . to which is added a Full Detail of the Principles and Best Modes of EMIGRATION* (Edimbourg, Oliver & Boyd, 1839), vol. 2, p. 157; James S. Buckingham, *Canada, Nova Scotia, New Brunswick, and the other British Provinces in North America, with a plan of National Colonization* (Londres, Fisher, Son and Co., [1843]), p. 320, 333; Frederic S. Cozzens, *Acadia; or, A Month with the Blue Noses* (New York, Derby & Jackson, 1859), p. 19; Isabella Lucy Bird, *The Englishwoman in America*, éd. Andrew Hill Clark (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1965), p. 16, droit réservé 1966 par le conseil d'administration de l'université du Wisconsin.
- 18 Isabella Lucy Bird, op. cit., p. 16, 21; James S. Buckingham, op. cit., p. 333; Frederic S. Cozzens, op. cit., p. 19.
- 19 Publicité de Robert Malcolm, *The British Colonist*, 3 sept. 1863; Halifax, N.-E., *Annual Report of the Several Departments of the City Governments of Halifax, Nova Scotia for the Municipal Year 1879/80* (Halifax, divers éd., 1858–1915) (ci-après Halifax, *Annual Report*), p. 60.
- 20 L'analyse faite dans cette partie se fonde sur Halifax, *Annual Report, 1858–1915*; la plupart des renseignements ont été tirés des rapports de l'ingénieur municipal et des documents du *Board of Works*.
- 21 Halifax, *Annual Report, 1888–1889*, p. 283, E.H. Keating au maire et au conseil, bureau de l'ingénieur municipal, 12 nov. 1889.
- 22 Conversation avec M. Joseph Simon, mai 1972.
- 23 On peut trouver des descriptions détaillées des quais de Halifax par exemple dans l'*Acadian Recorder*, 24 avril 1819, 2 nov. 1822, 22 mars 1823, 22 janv. et 30 avril 1825; *The Free Press*, 28 mars et 2 nov. 1820, 28 mai, 11 juin et 23 juil. 1822; *The Novascotian*, 13 oct. 1830, 28 juin, 4 oct. 1838; *The Daily Sun*, fév. 1855.
- 24 Annonce de Robert Lester, *NSRG*, 9 fév. 1804; Prescott, Lawson & Co., annonces publicitaires, *The Weekly Chronicle*, 4 août 1809 et *The Novator, and Nova Scotia Literary Gazette*, 11 juin 1810; Annonce d'Edward Foster, *NSRG*, 24 juil. 1811; annonces de Collins & Allison, *Acadian Recorder*, 30 janv. et 3 avril 1813, 24 mars 1821, 5 oct. 1822.
- 25 Isabella Lucy Bird, op. cit., p. 15–16, et voir fig. 45.
- 26 «Valuable Wharf Property to Let at Auction», *The Daily Sun*, 3 fév. 1855.
- 27 HCCH, livre 205, fol. 450–453, acte de cession, de J. et R.B. Seeton à Robert Pickford et William A. Black, 1876.
- 28 Interview: R.J. Fisher, de Pickford & Black, 9 mai 1972. On a refait le revêtement en dur du quai en 1950.
- 29 Conversation avec Joseph Simon, mai 1972.

- 30 Recherche architecturale; G.C. Dohler et L.F. Ku, «Presentation and assessment of tides and water level records for geophysical investigations», *Canadian Journal of Earth Sciences*, vol. 7, n° 2 (1970), p. 613.
- 31 *McAlpine's Halifax City Directory for 1893–94 to 1924* (Halifax, diverses dates, *passim*); «Two Conflagrations», *The Acadian Recorder*, 4 déc. 1916, p. 3.
- 32 Halifax, *Annual Report*, 1857–1858, p. 8; au sujet des machines, voir par exemple «Fifty Thousand Dollar Fire on the Waterfront», *The Morning Chronicle*, 27 sept. 1912, p. 1.
- L'édifice Pickford & Black**
- 1 APC, MG23, C8, Copie de lettres 1786–1789, [J. Grant] à Robert Grant, Halifax, 4 août, 1787.
- 2 APC, WO55/857, p. 150–154, 'Plan of the Wharfs and Buildings in the front and near the centre of the Town of Halifax, late the property of the Honble Alex^r Brymer and by him sold to Messrs. Cochrans of Halifax Merchants, now in the possession of R. Lester and R. Morrogh Esqrs», [par] Charles Morris, arpenteur général, copie, joint à, W. Fenwick au capitaine Rowley, Halifax, 24 déc. 1803 (ci-après «Plan of the Wharfs and Buildings now in the possession of R. Lester and R. Morrogh»).
- 3 Annonces de M. Forrestall, *NSRG*, 11 juil. 1809; *The Weekly Chronicle*, 4 août 1809; annonces de Mme Ann Bell, *NSRG*, 20 fév. 1810.
- 4 APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 1 (1819, 1821, 1822), vol. 2 (1823); annonces de Collins & Allison, *Acadian Recorder*, 23 août 1823; annonces de G.P. Lawson, *The Novascotian*, 28 fév. et 31 mars 1828.
- 5 APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 2 (1830); avis d'encan, *Acadian Recorder*, 24 avril 1830.
- 6 Editorial, *The Novascotian*, 6 juil. 1831.
- 7 Annonces de Henry L. Billings et de William Allan, *The Novascotian* 21 avril et 19 mai 1831; avis, *The Halifax Journal*, 7 janv. 1834; APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 3 (1833, 1836).
- 8 Avis d'association, *The Novascotian*, 9 janv. 1840; la Fairbanks & Allison, comme beaucoup de sociétés commerciales, faisait régulièrement de la publicité dans les journaux de Halifax; voir par exemple *The Novascotian*, 17 sept. 1840, et *British Colonist*, 1^{er} sept. et 20 déc. 1849; HCCH, livre 140, fol. 487–488, acte de cession, Collins à J. et R.B. Seeton, 1863; annonce de Fairbanks & Allison, *The Halifax Journal*, 14 janv. 1839.
- 9 Annonces de S.A. White & Co., *The British Colonist*, 22 oct. 1851; *The Halifax Morning Sun*, 16 janv., 24 avril 1863; *Nugent's Business Directory of the City of Halifax for 1858–9* (ci-après *Nugent's Directory, 1858–9*); *The Halifax, Nova Scotia Business Directory for 1863*, comp. Luke Hutchison, Halifax, 1863 (ci-après *Halifax Directory*, 1863).
- 10 Messieurs Seeton ont acheté au prix de £6000, le bâtiment et son terrain. Acte de cession, de Enos Collins à Joseph et Robert B. Seeton, 1863, en la possession de R.J. Fisher de Pickford & Black Co.; annonces de J. et R.B. Seeton, *The Presbyterian Witness and Evangelical Advocate*, 14 nov. 1863; *Hutchison's Nova Scotia Directory for 1866–1867* (Halifax, D. McAlpine & Co., 1866 (ci-après *Hutchison's Directory, 1866–67*); *McAlpine's Halifax City Directory for 1869–70 to 1875–76* (Halifax, D. McAlpine, diverses dates) (ci-après *City Directory*); «The Inman Line» and «Royal Mail Steamships», *The Morning Chronicle*, 1^{er} janv. 1868.
- 11 HCCH, livre 205, fol. 450–453, acte de cession, J. et R.B. Seeton à Robert Pickford et William A. Black, 1876; Archives de l'univ. de Dalhousie, documents de Pickford & Black, *passim*, comp. I.J. Isaacs, *The City of Halifax. The Capital of Nova Scotia, Canada. Its Advantages and Facilities. Compiled under the Approval of the Board of Trade. Also a series of comprehensive sketches of some of its representative business enterprises* (Halifax, 1909) (ci-après *The City of Halifax*), p. 48–49; John F. Kennedy éd., *Who's Who and Why in Canada (and Newfoundland) A Biographical Dictionary of Eminent Living Canadians and Notable Men of Newfoundland* (Ottawa, Association de la presse canadienne, 1912), vol. 1 (ci-après *Who's Who in Canada*). Pickford & Black faisaient beaucoup de publicité; voir par exemple leurs avis d'expédition dans le *Halifax Herald*, 1898, *passim* et *The Morning Chronicle*, 1910, *passim*.
- 12 Documents parlementaires du Canada 29a (1914), append. A, liste alphabétique des consuls, vice-consuls, agents consulaires et agents commerciaux étrangers au pays, selon les derniers renseignements fournis par le ministère des Affaires extérieures; Charles B. Ferguson éd., *A Directory of the Members of the Legislative Assembly of Nova Scotia 1758–1958* (Halifax, APN.-E., 1958) (ci-après *MLAs of N.S.*); J.K. Johnston, éd., *The Canadian Directory of Parliament 1867–1967* (Ottawa, APC, 1968).
- 13 *City Directory 1879–1880 to 1903–1904*; «Another Big Fire», *Acadian Recorder*, 19 sept. 1904.
- 14 Interview: R.J. Fisher de Pickford & Black Co., 29 fév. 1972.
- 15 *City Directory 1903–1904*; «Yesterday's Fire Laid Fine Business Block in Ruins», *The Morning Chronicle*, 20 sept 1904; *The City of Halifax*, p. 118.
- 16 Au sujet de *Morse's Teas*, voir les documents de J.E. Morse & Co., Archives de l'univ. de Dalhousie. Au sujet de l'édifice, voir Lynne Redden et Don MacKinnon, «Jerusalem Warehouse» et Don MacKinnon «Morse's Teas Building, a Brief History», aux APN.-E., histoire 199/C, essais.
- 17 Interview: R.J. Fisher, 29 fév. 1972; «New Building», *Acadian Recorder*, 4 juin 1825; annonce de John Trider, *Acadian Recorder*, 30 janv. 1819.
- 18 APN.-E., enquête sur un incendie devant le juge d'un tribunal de simple police George H. Fielding, 1904 (appelée ci-après Enquête), témoignage de Joseph R. Bennett de Pickford & Black, p. 7; interview de R.J. Fisher, 29 fév. 1972; APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 3, (1836).
- 19 APN.-E., Enquête, témoignage de Joseph R. Bennett, p. 7.
- 20 APN.-E., Enquête, témoignage de Joseph R. Bennett; John Calder, de Black Brothers; Dominick Healey, chef de district du service d'incendie p. 7, 10, 17, 116–117; *The British Colonist*, 28 fév. 1861; APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt vol. 4 (1862).
- 21 APN.-E., Enquête, témoignage de George Hensley, associé de Pickford & Black, p. 51.
- 22 «The Fire fiend Again Scourges Water Front», *The Evening Mail*, 19 sept. 1904; «Yesterday's Fire Laid Fine Business Block in Ruins», *The Morning Chronicle*, 20 sept. 1904; «Plans of the Firms Burned Out», *The Maritime Merchant and Commercial Review* (ci-après *The Maritime Merchant*), 6 oct. 1904, p. 25.
- 23 Interview: G.D. Webb de I.H. Mathers & Son, 1^{er} mai 1972.

- 24 «Halifax Waterfront Firm Changes Hands; Under New Control», *Halifax Daily Star*, 20 juil. 1936, p. 14; Engineering Department, hôtel de ville de Halifax (ci-après EDHCH), vol. 3, 10 août 1938, permis délivré à l'architecte C. St. J. Wilson en vue de transformer la propriété de Pickford & Black du haut de la rue Water; interview: R.J. Fisher, 9 mai 1972.
- 25 HCCH, expropriations, n° 1937, Pickford & Black, juil. 1968.

L'atelier du charpentier

- 1 Le prétendu «secteur de brique» englobait une partie centrale de Halifax dans laquelle aucune maison de bois ne pouvait être légalement construite. Les mesures législatives préliminaires à ce sujet furent en vigueur de 1822 à 1831, mais la loi de 1857 en vue de limiter la construction de bâtiments de bois dans la ville de Halifax en a été le point de départ. La loi était ambiguë et souvent contournée. De plus, en 1904 le secteur restreint s'étendait à seulement 50 pieds à l'est de la rue Water. Nouvelle-Ecosse, *Statutes*, 3 Geo. IV ch. 29, 1 Guil. IV ch. 18, 20 Vict. ch. 35, 36 et seq.; *Halifax, Annual Report*, 1872–1873, p. 12–13; «Brick and Wood District Is Defined By Law», *The Morning Chronicle* 23 sept. 1904.
- 2 Annonces d'Edward Foster, *NSRG*, 24 juil. 1811, 7 janv. 1824. Bien que le magasin principal de Foster se trouvât à Dartmouth, ce dernier garda un atelier de forgeron et un magasin de fer sur le quai Collins jusqu'en 1823.
- 3 Avis d'encan, *Acadian Recorder*, 24 avril 1830.
- 4 APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 3 (1833, 1834, 1836).
- 5 HCCH, livre 140, fol. 487–488 et livre 148, fol. 560–561, actes de cession d'Enos Collins à J. et R.B. Seeton, 1863, 1865; APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 4 (1862); *Nugent's Directory*, 1858–1859; *Halifax Directory*, 1863; *Hutchison's Directory*, 1866–1867.
- 6 HCCH, livre 140, fol. 487–488 et livre 148, fol. 560–561, actes de cession, Collins à J. et R.B. Seeton, 1863 et 1865. Il était précisé que le mur ouest mesurait 38'7" «plus ou moins» dans l'acte de cession de 1863 et 38'4" «plus ou moins» dans celui de 1865.
- 7 HCCH, livre 205, fol. 450–453, acte de cession, J. et R.B. Seeton à Robert Pickford et William A. Black, 1876.
- 8 APN.-E., Enquête, témoignage de Joseph Bennett, p. 5–6; témoignage de Thomas Forhan, p. 3.
- 9 *Our Dominion. Mercantile and Manufacturing Interests. Historical and Commercial Sketches of Halifax and Environs* (Toronto, The Historical Publishing Co. of Canada, 1887) (ci-après *Our Dominion*), p. 71; *City Directory*, 1871–1872 to 1904; APN.-E., Enquête, témoignage de Thomas Forhan, p. 2–3. Forhan semble avoir eu des rapports avec le personnel du quai au cours des 15 années précédentes; il était peut-être un employé de Drillio; I.H. Mathers & Son, *Daily Journal*, 30 janv. 1897.
- 10 *City Directory*, 1878–1879 to 1906–1907; «Origin of the Conflagrations Will Probably Be Investigated» et «Yesterday's Fire Laid Fine Business Block in Ruins», *The Morning Chronicle*, 20 sept. 1904, p. 1 et 8; APN.-E., Enquête, témoignage de Joseph Bennett et de Thomas Ryan, p. 6–7 et 86.
- 11 EDHCH, registre des permis de construction, vol. 1, 10 juil. 1905, permis délivré à George B. Low pour Pickford & Black pour ériger un bâtiment de bois et de ciment, n° 377.
- 12 *City Directory*, 1905–1906 to 1924.

L'entrepôt et la banque Collins

- 1 APC, WO55/857, fol. 150, «Plan of the Wharfs and Buildings now in the possession of R. Lester and R. Morrogh».
- 2 Annonce d'Archibald M'Coll, *NSRG*, 21 mai 1801; annonce de Forsyth, Smith & Co., *NSRG*, 3 janv. 1805; HCCH, livre 37, fol. 261–262, acte de cession, de Robert Lester et Robert Morrogh à Charles Prescott et William Lawson, 1806; avis, *NSRG*, 15 janv. 1812; annonces de Prescott & Lawson, *NSRG*, 1^{er} sept. 1807, 5 janv. et 30 août 1808, 6 et 27 juin 1809, 13 fév. 1810, 20 fév. et 24 avril 1811.
- 3 Avis, *Acadian Recorder*, 17 avril 1813 et 9 oct. 1824. Au sujet de la carrière d'Enos Collins, voir C.B. Ferguson éd., *Letters and Papers of Hon. Enos Collins*, Bulletin des archives publiques de la Nouvelle-Ecosse, n° 13 (Halifax, 1959) (ci-après *Collins*), et *DCB*, vol. 10, p. 188–190, «Enos Collins», ventes d'articles prisés, *Acadian Recorder*, 24 avril 1813; annonces de Collins & Allison, *The Weekly Chronicle*, 11 mars et 14 déc. 1814; *Acadian Recorder*, 8 fév. et 28 juin 1817, 26 juin et 28 août 1819, 13 déc. 1823; *The Free Press*, 23 nov. 1820; HCCH, index des actes, 1749–1836; rapports des réunions, *Acadian Recorder*, 2 fév. et 9 mars 1822; «Bank!», *Acadian Recorder*, 3 sept. 1825; APC, MG24, D9, Halifax Banking Company; APN.-E., vol. 113 1/2, p. 25–26; avis, *Acadian Recorder*, 27 août 1831.
- 4 «Upper Water Street Building Is Damaged by Fire», *The Halifax Chronicle*, 26 déc. 1934, p. 12; Victor Ross, *A History of the Canadian Bank of Commerce with an Account of the Other Banks which now form Part of its Organization* (Toronto, Oxford Univ. Press, 1920) (ci-après *Bank of Commerce*), vol. 1, face à la p. 52.
- 5 Il semble que l'acte de cession de Prescott à Collins n'ait pas été enregistré, mais dans des documents rédigés en novembre 1822 il est précisé que la propriété appartenait à Collins. Voir «Red Store», n° 3.
- 6 T.B. Akins, «Halifax City», p. 157n; HCCH, livre 109, fol. 146–148, accord juridique, Enos Collins à William Clark, 1854; APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 2 (1823–1824).
- 7 «Bank!», *Acadian Recorder*, 3 sept. 1825.
- 8 «Omicron», *The Novascotian*, 5 fév. 1834.
- 9 L'union était considérée comme l'une des plus importantes transactions dans l'histoire des sociétés financières de Halifax; *The Morning Chronicle* (4 mars 1903) consacrait cinq des sept colonnes de sa première page à cette nouvelle.
- 10 L'ouvrage de Victor Ross, *Bank of Commerce*, vol. 1, p. 22 à 124, comporte un historique de la Halifax Banking Company. L'accord d'association initial, qui date de 1825, est transcrit à l'append. 111, p. 432–437.; cet accord et les derniers sont résumés à l'append. 111, p. 430–432. Apparemment, Ross a vu au moins quelques-uns des registres des procès-verbaux de la Halifax Banking Company, mais on n'a pas réussi à les trouver dans les archives de la Banque canadienne impériale de commerce et dans les dépôts de Halifax. Un carnet de messenger, un livre de caisse et trois livres de compte figurent aux dossiers des APN.-E., MG3, n°s 361–365. Pour une évaluation du rôle de la Halifax Banking Company dans les opérations bancaires canadiennes, voir Bray Hammond «Banking in Canada Before the Confederation 1792–1867», *Approaches to Canadian Economic History*, éd. W.T. Easterbrook et M.H. Watkins (Toronto, McClelland et Stewart, 1967), p. 154–157.
- 11 Avis, *The Halifax Journal*, 7 janv. 1834; *City Directory*, 1871–1872, annonce de P.C. Hill, *British Colonist and North American Railway Journal*, 14 oct. 1851; *MLAs of N.S.*; *Nugent's Directory*, 1858–1859;

- Halifax Directory*, 1863; *Hutchison's Directory*, 1866–1867; *City Directory*, 1869–1870 à 1871–1872.
- 12 *City Directory*, 1882–1883 à 1919.
- 13 Interview: R.J. Fisher de Pickford & Black, 9 mai 1972; Marion F. Moore, «A Case for Preservation», *The Atlantic Advocate*, janv. 1965 (ci-après «Preservation»), p. 64.
- 14 Avis d'association, *Acadian Recorder*, 30 avril 1825; avis d'encans, *The Novascotian*, 1^{er} nov. 1827, 3 déc. 1829; annonces de E. Collins & Co., *The Novascotian*, 23 avril 1829, 18 août 1830, 2 oct. 1833; *Acadian Recorder*, 11 août 1832; *The Novascotian*, 7 avril 1830 et suivantes.
- 15 Avis, *The Novascotian*, 1^{er} janv. 1840; annonces de Joseph Allison and Co., *The Novascotian*, 21 mai et 10 déc. 1829; 21 juil. 1830; *Acadian Recorder*, 25 juin, 21 juil. 1830, 14 juil. 1832; APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 2 (1830), vol. 3 (1834, 1836).
- 16 Voir, par exemple, leurs annonces publicitaires dans le *British Colonist*, 1^{er} sept., 13 oct., 20 déc. 1849, 28 mars et 23 mai 1850; *The Daily Sun*, 3 janv. 1855; APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 4 (1862); *City Directory*, 1869–1870 à 1881–1882.
- 17 APC, RG8, C1366, p. 94, Pengelly au quartier-maître général adjoint, bureau du magasin militaire, Halifax, 3 août 1863, copie.
- 18 *City Directory, 1887–1888 à 1911; Our Dominion*, p. 86; *The City of Halifax*, p. 75–76; *City Directory 1906–1907 à 1924*; *ibid*, 1910–1935, y compris les annonces de C.E. Choat & Co. 1910, 1914, 1915.
- 19 «Waterfront Fire Brings Property Loss of \$20,000», *The Halifax Mail*, 26 déc. 1934, p. 3.
- 20 Le lot de grève concédé en 1809 est décrit en détail dans HCCH livre 39, fol. 62–65, acte de cession de William Lawson à Charles R. Prescott, 1810. Voir également HCCH, livre 39, fol. 345–346, actes de Prescott à Collins, 1811 et livre 39, fol. 14–18, de Prescott et Lawson à John Clark, 1810, livre 47, fol. 303–306, cession de droits de propriété de Clark à Collins et acte de cession, de Collins à Clark, 1822.
- 21 Les difficultés que présentait l'application de l'acte de 1811 étaient apparentes au moment où R.L.H. Collins céda la propriété par l'intermédiaire d'un courtier à la Sullivan Storage Company. La terre était donc décrite non seulement par rapport à l'acte de 1811, mais aussi par rapport à l'*Ordinance Yard* et elle était de plus précisément identifiée comme étant le 53–55 de la rue Water en haut (HCCH, livre 848, fol. 382–385, actes de cession, de Brenton Robie Collins à Richard Leslie Halliburton Collins, 1942; livre 843, fol. 1253–1256, R.L.H. Collins à Melvin S. Clarke, 1943). Un plan accompagnait la première cession de propriété (HCCH, livre 857, fol. 337–344, actes de cession, de Clarke à Darcy Sullivan et de Sullivan à la Sullivan Storage Company, 1943); une copie du plan (fig. 19) est incorporée au livre 1027, fol. 537. Afin de s'assurer que l'on ne pourra soulever de questions quant au droit de propriété, R.L.H. Collins a délivré un acte de confirmation à la Sullivan Storage Company en 1944 (livre 887, fol. 217–220). Expropriations, n° 1934, Sullivan Storage Company, juil. 1968.
- 22 HCCH, livre 963, fol. 481–484, actes de cession, de la Sullivan Storage Company à Lawrence H. MacKenzie et Lawrence D. MacKenzie, 1947; livre 1024, fol. 793–996, de L.H. MacKenzie à L.D. MacKenzie, 1947; livre 1027, fol. 537–540, de L.D. MacKenzie à la Cleveland Realty Corporation, 1949; livre 1006, fol. 353–357, bail, de la Cleveland Realty Corporation à Donald C. Keddy, mars 1949; livre 1037, fol. 261–264, même acte de cession, juil. 1949; expropriations, n° 1933, Donald C. Keddy Ltd., juil. 1968.
- 23 HCCH, livre 109, fol. 146–148, convention entre Enos Collins et William Clark, 1854, «Whereas [. . .] William Clark is in progress of erecting a new store against the north side of a stone store and building of the said Enos Collins which has been standing for thirty years on the line between there respective properties and the water shed the Northern side of which is towards the property of the said William Clark,
«And
Whereas a Cornice with spouts and conductors secured by Iron clamps or fastenings on the north side of said stone store [. . .] and along the whole extent thereof have been erected and maintained under and beyond [sic] the eaves of the roof thereof on that side ever since the erection of the said store reaching (?) beyond the northern side of the said Store and over and beyond the line of division between the said properties and over the the property of the said William Clark and the said Enos Collins claims the right by user prescription and long occupation forever hereafter for himself and his heirs and assigns to maintain the said cornice spouts and conductors and others in their place with the necessary fastenings and to carry off the water from the northern roof or side of his said stone store or of any other building standing on the side [sic] thereof by cornice spouts and conductors projecting to the Northward of the line of division between the said properties.
«Now
these Presents Witness that [. . .] the said William Clark shall be permitted to remove the said cornices spouts and conductors [. . .] from the eaves of the North roof of the said Enos Collins said building if it shall be necessary and only so far as may be necessary to do so for enabling the said William Clark to carry up the southern side of his said new building under the said proposed roof [. . .] and also that the same number and kinds of Skylights now in the north side of the roof of the said stone store [. . .] of the said Enos Collins and which will be covered in by the proposed roof aforesaid shall be made and put in on the south side of the roof of the the said stone store [. . .] and that the costs of the whole work herein mentioned and whatever further may be necessary to carry into effect the said objects shall be done exclusively by the said William Clark.» Un accord a également été conclu afin de faire en sorte que si tout toit futur entre les deux édifices ne satisfaisait pas aux besoins des deux constructions, les droits réclamés par Collins soient reconnus.
- 24 Interview: D.C. Keddy, 28 avril 1972. M. Keddy a observé la construction du mur lorsque la fenêtre du côté sud-ouest de l'immeuble a été remplacée par une porte de chargement.
- 25 C'était probablement la partie de l'immeuble qui servait d'entrepôt. Cour suprême, *The Novascotian*, 21 janv. 1830; bulletin du bureau de la police de Halifax, *The Novascotian*, 26 nov. 1829.
- 26 Lettre écrite en 1905 par un caissier de la Halifax Banking Company, citée par Victor Ross dans *Bank of Commerce*, p. 440.
- 27 *Ibid*.
- 28 Rapport de J. et J. Taylor Limited de Toronto, cité par Victor Ross, *Bank of Commerce*, p. 439.
- 29 *British Colonist*, 1^{er} sept. 1849.
- 30 HCCH, livre 109, fol. 146–148, convention, Collins à Clark, 1854.
- 31 Lettre écrite en 1905 par un caissier de la Halifax Banking Company, citée par Victor Ross dans *Bank of Commerce*, p. 440–441.
- 32 *Ibid*.

- 33 Interview: D.C. Keddy, 28 avril 1972.
- 34 «Upper Water Street Building is Damaged by Fire», *The Halifax Chronicle*, 26 déc. 1934, p. 12; «Home of Nova Scotia's First Bank Destroyed», *Halifax Herald*, 26 déc. 1934, p. 1; «Waterfront Fire Damage Fixed at \$30,000», *Halifax Daily Star*, 26 déc. 1934, p. 5; «Waterfront Fire Brings Property Loss of \$20,000», *The Halifax Mail*, 26 déc., p. 3.
- 35 Régime d'assurances, 1939–1951, tranche 112, entre les mains du *Nova Scotia Board of Insurance Underwriters*.
- 36 Conversation: M. Sullivan, C.E. Choat & Co., 24 avril 1972.
- 37 Annonce publicitaire de William H. Hill, *The British Colonist*, 1^{er} nov. 1862; annonce publicitaire de P.C. Hill, *British Colonist and North American Railway Journal*, 14 oct. 1851; Halifax, *Annual Report*, 1861–1862, p. 16; *Halifax Directory*, 1863; *Hutchinson's Directory*, 1866–1867; *City Directory*, 1869–1870 à 1884–1885.
- 38 Interview: D.C. Keddy, 28 avril 1972; conversation: M. Creighton de Creightons Ltd., mai 1972.
- 39 HCCH, livre 1006, fol. 353–357, bail intervenu entre la Cleveland Realty Corporation et Donald C. Keddy, 1949.
- 40 Interview: D.C. Keddy, 28 avril 1972. La démolition de la voûte est décrite dans «Preservation», de Marion F. Moore, p. 64. Trois ou quatre boulets de canon logés dans des cavités hémisphériques dans les dalles de granite dont la voûte était construite la rendaient inébranlable.
- 41 Lettre écrite en 1905 par un caissier de la Halifax Banking Company, citée par Victor Ross dans *Bank of Commerce*, p. 441.

Le magasin rouge

- 1 HCCH, livre 39, 14–19, acte de cession et convention, de Charles R. Prescott et William Lawson à John Clark, 1810.
- 2 Avis d'encans par Charles Hill & Co., *Acadian Recorder*, 30 janv., 3 avril 1813; annonce publicitaire de Collins & Allison, *Acadian Recorder*, 24 mars 1821.
- 3 Annonce publicitaire de Collins & Allison, *Acadian Recorder*, 24 mars 30 juin, 1^{er} sept., 3 nov. 1821; HCCH, transfert de Clark à Enos Collins, et acte de cession, de Collins à Clark, 1822. L'acte de cession de Prescott à Collins ne semble pas avoir été enregistré, mais le transfert et l'acte de cession échangés entre Collins et Clark ont probablement été enregistrés deux fois, par erreur – en 1823 (livre 47, fol. 303–306) et une seconde fois en 1829 (livre 51, fol. 369–373). Dans les documents, rédigés en novembre 1822, il est mentionné que la propriété appartenait alors à Collins.
- 4 HCCH, livre 47, fol. 303–306, transfert, de Clark à Collins, et acte de cession, Collins à Clark, 1822.
- 5 Bien que le titre «Red Store» dût désigner un immeuble à un moment donné de son existence sur cet emplacement, on n'a trouvé aucune preuve laissant supposer que le nom ni la couleur dont il fait mention n'aient jamais été donnés à l'édifice actuel. M. Fisher, de Pickford & Black Co., n'avait jamais entendu dire que l'on donnait ce nom à l'édifice. Interview, 9 mai 1972.
- 6 APN.-E., registres d'affaires de la Liverpool: copies de lettres d'affaires de la société de Seely & Gough, 1827–1833: de Seely & Gough à Enos Collins, Liverpool, 3 et 22 juil., 2 et 21 août 1830; 5 mai 1831, 28 avril 1832. Il existe des preuves architecturales pouvant laisser croire que cet édifice pouvait n'avoir que deux étages à l'origine.

- 7 APN.-E., RG-35-A, rôle d'impôt, vol. 3 (1833, 1834); annonce publicitaire d'Edward Lawson, *The Novascotian*, 2 avril 1834; annonce publicitaire de E. Shortis, *Acadian Recorder*, 21 janv. 1832.
- 8 APC, RG8, C1363, p. 456–457 et 461, Mervyn Nugent, quartier-maître général adjoint au sous-commissaire général, Halifax, 13 janv. 1862 et R.R. Pringle à Nugent, bureau des fournitures militaires, Halifax, 13 janv. 1862; *ibid.*, C1366, p. 98, de E. Pengelly à Nugent, 5 août 1863; p. 228, de Nugent à Routh, 15 janv. 1864; *ibid.*, C1369, p. 421, de Collins à Pengelly, 13 août, 1866, copies; APN.-E., RG35-A, rôles d'impôt, vol. 4, (1862); *City Directory*, 1869–1870; «Two Conflagrations», *Acadian Recorder*, 4 déc. 1916, p. 3.
- 9 On donnait «environ» 130'4'' sur 35' 4'' comme dimensions du long entrepôt en bois du poisson frais et salé, HCCH, livre 148, fol. 560–561, actes de cession, d'Enos Collins à J. et R.B. Seeton, 1865; livre 180, fol. 39–41, de B.H. Collins à J. et R.B. Seeton, 1872.
- 10 HCCH, livre 205, fol. 450–453, acte de cession, de J. et R.B. Seeton à Robert Pickford et William A. Black, 1876.
- 11 *City Directory*, 1871–1872 à 1879–1880, 1882–1883 à 1884–1885, y compris l'annonce publicitaire de Kandick, 1871–1872; *ibid.*, 1869–70 à 1885–1886, y compris l'annonce publicitaire d'Ackhurst, 1869–1870; Halifax, *Annual Report*, 1861–1862, 1868–1868, 1871–1872, 1872–1873.
- 12 *City Directory*, 1879–1880 à 1884–1885; «St. Andrew's Waterside Church Mission», *The Church Guardian*, 27 juil. 1879, 8 avril 1880.
- 13 *City Directory*, 1877–1878 à 1920, livres de comptes quotidiens de I.H. Mathers & Son, *passim*. On trouve un synopsis de la société Mathers dans «Isaac A. [sic] Mathers Esq.», *The Syren and Shipping* (Londres), 17 sept. 1902, p. 94 et *Supplement to the Paper-Marker and British Paper Trade Journal*, 1^{er} nov. 1902.
- 14 *City Directory*, 1880–1881 à 1935; *The Maritime Merchant*, 1904–1905, *passim*; «Two Conflagrations», *The Acadian Recorder*, 4 déc. 1916, p. 3.
- 15 *City Directory*, 1885–1886 à 1910; MLAs of N.S.
- 16 *City Directory*, 1880–1881 à 1935.
- 17 HCCH, expropriations, n° 1937, Pickford & Black, juil. 1968.
- 18 A moins d'indications contraires, l'analyse faite dans l'alinéa en cause se fonde sur trois photographies de cet édifice remontant à la fin du XIX^e siècle ou au début du XX^e. On n'a pu fixer de date pour aucune, mais elles sont toutes antérieures à 1904, moment où a brûlé la voilerie qui se trouvait du côté sud du quai. Voir fig. 30, 31 et 32.
- 19 «Destructive Fire in Office Building and Warehouse on Pickford & Black's Wharf Last Night», *The Halifax Herald*, 4 déc. 1916, p. 4.
- 20 «Two Conflagrations», *The Acadian Recorder*, 4 déc. 1916, p. 3. «Destructive Fire in Office Building and Warehouse on Pickford and Black's Wharf Last Night», *The Halifax Herald*, 4 déc. 1916, p. 4.
- 21 *Ibid.*; I.H. Mathers & Son, journal quotidien, 1^{er} fév. 1917.
- 22 *The Maritime Merchant*, 28 juil. 1904, p. 102.

L'édifice Simon

- 1 APC, WO55/857, fol. 150, «Plan of the Wharfs and Buildings [. . .] now in the Possession of R. Lester and R. Morrogh»; annonce publicitaire de P. Ryan en date du 11 oct. 1804, *NSRG*, 3 janv. 1805.
- 2 HCCH, livre 39, fol. 14–16, acte de cession, de Charles Prescott et William Lawson à John Clark, 1810; annonces publicitaires de John Clark, *NSRG* 23 mai, 20 juin 1809.

- 3 Aux fins d'étude de l'aménagement immédiat du quai Clark, voir «L'entrepôt du corsaire», alinéas 2, 3 et 4.
- 4 Annonces publicitaires de James N. Shannon Jr., *Acadian Recorder* 24 avril 1819 et *The Free Press*, 4 juin 1822; annonces publicitaires de J. Lyons & Co., *The Novascotian*, 8 et 15 nov. 1827; 7 juil. 1828; 18 avril, 27 août et 11 nov. 1829; 22 avril 1830. HCCH., livre 77, fol. 115–120, cession de l'hypothèque de David et John Edward Starr (1^{er} juin 1840), E.F. Clark *et al.*, exécuteurs de John Clark, à Enos Collins, 1844.
- 5 HCCH, livre 109, fol. 146–148, convention d'Enos Collins à William Clark, 1854.
- 6 HCCH, livre 119, fol. 525–527, hypothèques, de Clark à Collins, 1857 et livre 118, fol. 638–640, 1858. Les hypothèques étaient de 3000 et de 6000 livres respectivement; avis, *The Royal Gazette*, 7 sept. 1859, p. 284.
- 7 HCCH, livre 127, fol. 246–247, acte de cession, de Louisa Sophia Clark à Robert W. Fraser, 1859; livre 127, fol. 248, cession d'hypothèque, de Collins à Fraser, 1859; livre 127, fol. 248–250, acte de cession, de Fraser à William Tarr et William Chisholm, 1859; livre 127, fol. 255–257, acte de cession, Fraser à Jonathan C. et Charles Allison, 1859.
- 8 *Halifax Directory*, 1863; *Hutchison's Directory*, 1866–1867; *City Directory*, 1869–1870 à 1873–1874; par exemple, voir l'encan de Edward Lawson pour R.W. Fraser & Co., *Acadian Recorder*, 20 avril 1861.
- 9 *Halifax and Its Business: Containing Historical Sketch and Description of the City and Its Institutions. Also Description of Different Lines of Business, with Account of the Leading Houses in Each Line* (Halifax, Nova Scotia Publishing Co., 1876) (ci-après *Halifax and Its Business*), p. 137–138; ce document affirme que Esson & Co. avait emménagé au haut de la rue Water en 1868, mais le *Hutchison's Directory*, 1866–1867, indique que cette société s'y trouvait déjà à cette époque. La société a été fondée vers 1830. Annonce publicitaire de Esson & Co., *City Directory*, 1869–1870 à 1875–1876; *Halifax and Its Business* p. 137–138; *Our Dominion*, p. 102; «Esson & Co. Suspend», *The Novascotian*, 18 août 1888, p. 3; HCCH, livre 224, fol. 477–480, acte de cession, de Fraser à William Esson, 1880.
- 10 HCCH, livre 266, fol. 145–150, acte de transfert, de William Esson et Alexander Anderson (Esson & Co.) à Isaac H. Mathers et Brook W. Chipman, 1888. Le bureau de Mathers se trouvait dans le magasin rouge, sur le quai adjacent. Annonce d'une vente faite par les ayants cause, *Halifax Acadian Recorder*, 7 sept. 1888.
- 11 Annonce d'une vente faite par les ayants cause, *Halifax Acadian Recorder*, 7 sept. 1888; William Robertson a acheté l'édifice au prix de \$16 450, soit \$6050 de moins que ce qu'Esson avait payé pour ce même édifice en 1880. Robertson agissait apparemment en tant qu'agent de Chipman dans la transaction. Avis de vente, *The Novascotian*, 15 sept. 1888; HCCH, livre 224, fol. 477–480, acte de cession, de Fraser à Esson, 1880; livre 268, fol. 778–780, des ayants cause de Esson & Co., Mathers et Chipman, à James A. Chipman, 1888; *City Directory*, 1889–1890 à 1902–1903.
- 12 HCCH, livre 323, fol. 27–29, acte de cession, de Chipman à James Adams et Ingraham B. Shaffner, 1897; *Who's Who in Canada*, 1917–1918; *The City of Halifax*, p. 85–86.
- 13 *City of Halifax*, p. 85–86; annonces publicitaires de I.B. Shaffner & Company, *The Maritime Merchant*, 1904–1905. Shaffner était un personnage assez important pour figurer au *Who's Who in Canada*, 1917–1918 à 1921.
- 14 HCCH, livre 494, fol. 77–80, acte de cession-transport, de Shaffner à George H. Hooper, 1917.
- 15 HCCH, livre 482, fol. 789–791, acte de cession-transport, de Hooper à J.B. Mitchell, 1919; *City Directory*, 1919–1924, 1931; «Upper Water Street Building is Damaged by Fire», *The Halifax Chronicle*, 26 déc. 1934, p. 12.
- 16 HCCH, livre 759, fol. 409–412, acte de cession, de Rose Mitchell à Joseph Simon, 1937; expropriations, n° 1936, Joseph Simon, 1968.
- 17 HCCH, livre 224, fol. 477–480, acte de cession, de Fraser à Esson, 1880.
- 18 HCCH, livre 109, fol. 146–148, convention d'Enos Collins à William Clark, 1854. «Whereas [. . .] William Clark is in progress of erecting a new store against the north side of a stone store and building of the said Enos Collins [. . .]
«Now
these Presents Witness that the said William Clark has proposed and it is hereby agreed by and between the said parties that the North side of the roof of the said New Building of the said William Clark now in progress and the south side of the roof of the said Stone Building or store of the said Enos Collins shall be united by a crowning roof thrown from the ridge of the one to the ridge of the other whereby the only water sheds required will be from the roof on the North side of the said William Clarks said buildings upon his own property and from the roof on the south side of the said Enos Collins said building upon his own property according to the plan hereunto annexed [. . .] and it is agreed as aforesaid that the hip roof on the western side of the stone Store be well and sufficiently united with a corresponding high roof to be made by the said William Clark on the west side of his said New Building and brought over to connect with the hip roof on the said store of the said Enos Collins and that the roofs of the eastern side be also securely united and that the roofs of the said William Clark be covered with slate except that the crowning roof be well and securely covered with zinc and that every thing be done necessary to secure and make tight the roofs of the said buildings of the said Enos Collins.» Voir fig. 41.
- 19 Malheureusement, les documents de Esson & Co. semblent avoir été détruits à Halifax il y a nombre d'années. Néanmoins, comme la société a probablement refait l'édifice et en raison de la longue et importante association de cette société avec cet édifice et avec l'accroissement des affaires à Halifax, le nom de Esson & Co. devrait être associé à cet édifice de façon plus marquée que par le passé. Par contre, le bâtiment peut avoir été dénommé par son constructeur, Clark, ou par son important propriétaire du début du XX^e siècle, Shaffner. Une telle modification du nom de l'édifice serait plus conforme à la nomenclature du XIX^e siècle commune aux autres édifices historiques de l'ensemble, que sa présente dénomination datant du XX^e siècle.
- 20 A moins d'indication contraire, l'analyse faite aux trois alinéas suivants se fonde sur un croquis de l'édifice 1887 (fig. 42) et une photographie du même édifice, ca 1909 (fig. 43).
- 21 «Upper Water Street Building Damaged by Fire», *The Halifax Chronicle*, 26 déc. 1934, p. 12.

- 22 Ibid., «Home of Nova Scotia First Bank Destroyed», *Halifax Herald*, 26 déc. 1934, p. 1; cf. «Waterfront Fire Damage Fixed at \$30,000», *Halifax Daily Star*, 26 déc. 1934, p. 5; «Waterfront Fire brings Property Loss of \$20,000», *The Halifax Mail*, 26 déc. 1934, p. 3.
- 23 Conversation avec M. Joseph Simon, mai 1972. M. Simon a décrit les volets des fenêtres enlevés comme ayant environ 15 po de largeur, commençant à environ 4 pi du plancher et s'arrêtant à 10 po du plafond. Ces modifications semblent avoir été faites en 1942. EDHCH, registres des permis de construire, vol. 3, 4 nov. 1942, permis délivré à Joseph Simon pour des réparations, n° 28026.
- 24 Conversation avec M. Simon, mai 1972.
- 25 «Waterfront Buildings of Halifax, Nova Scotia», Peter John Stokes, architecte-conseil en restauration, Commission des lieux et monuments historiques du Canada, Agenda Paper 1963–18, p. 128; conversation avec M. Simon, mai 1972.

L'entrepôt du corsaire

- 1 Annonces publicitaires de Charles Hill, *NSRG*, 14 mai, 17 sept., 3 déc. 1801; APC, WO55/857, fol. 150, «Plan of the Wharfs and Buildings [...] now in the possession of R. Lester et R. Morrough»; annonce publicitaire de P. Ryan en date du 11 oct. 1804, *NSRG*, 3 janv. 1805.
- 2 APC, WO55/857, fol. 151–155, 303–304, 363–364, 83, 84, de Fenwick à Rowley, Halifax, 24 déc. 1803, y compris un écrit de Fenwick à R. Lester, bureau de l'ingénieur, Halifax, 13 déc. 1803, copie; de Fenwick au Lt-gén. Morse, inspecteur général des ouvrages et des fortifications, Halifax, 30 janv. 1805; de R.H. Crew, secrétaire de l'*Ordnance Board*, à Morse, bureau de l'Artillerie (Londres), 3 sept. 1805; de Fenwick à Morse, Halifax, 19 sept. 1805; de Fenwick à Rowley, Halifax, 19 sept. 1803.
- 3 La fig. 9 apparaît également dans les APC, WO44/88, fol. 343 (1817), WO55/861, fol. 278 (1817), WO44/91, fol. 361 (1819) et WO55/861, fol. 52 (1819). Par la suite, l'*Ordnance* à Halifax semble avoir abandonné la pratique qui consistait à faire figurer les propriétés adjacentes à la cour de l'Artillerie dans ses plans. «Editorial», *The Novascotian*, 6 juil. 1831.
- 4 APC, WO44/88, fol. 343, plan de la cour de l'*Ordnance* 9 oct. 1817, signé par W. Gregory, Lt. CRE; WO44/86, fol. 74-75, accord entre Philip Roberts, magasinier de l'*Ordnance*, et John Clarke, charpentier, 31 oct. 1811; WO44/82, fol. 43, de John Mudge, commis à la vérification, aux officiers principaux de l'*Ordnance* de H. M., Pall Mall, Londres, bureau de l'*Ordnance*, Halifax, 5 mai 1813; WO44/89, fol. 137, de George Barron, magasinier de l'*Ordnance*, à R.H. Crew, bureau de l'*Ordnance*, Halifax, 23 avril 1818.
- 5 T.B. Akins, «Halifax City», p. 177; annonce publicitaire de George Grassie & Co., *Acadian Recorder*, 11 janv. 1817.
- 6 APC, MG23, C1, journal de Simeon Perkins de Liverpool, 10 oct. 1805, manuscrit dactylographié, vol. 6, p. 148; APN.-E., MG1, collection Akins, documents de famille, livres d'assurances de Thomas Akins, vol. 1, 15 fév. et 10 mai, 22 juin 1803; 16 avril, 24 et 31 mai 1806; 13 juillet 1807; HCCH, livre 37, fol. 261, acte de cession, Robert Lester et Robert Morrough à Charles R. Prescott et William Lawson, 1806.
- 7 Annonce publicitaire de Mme Ann Bell, *NSRG*, 20 fév. 1810; avis de Prescott et Lawson, *NSRG*, 3 janv. 1809; annonce publicitaire de E. Collins, *The Halifax Journal*, 10 juin 1811; avis de Prescott, Lawson & Co., *NSRG*, 6 nov. 1811, 15 janv. 1812; HCCH, livre 39, fol. 345–346, acte de cession, Prescott à Collins, 1811.
- 8 Annonce d'Enos Collins et de Joseph Allison de la vente de navires pris et de leur cargaison; ces navires ont été capturés par les vaisseaux corsaires *Sir John Sherbrooke* et *Liverpool Packet*, *Acadian Recorder*, 24 avril 1813; J.S. Martell, «Halifax during and after the War of 1812», *The Dalhousie Review*, vol. 23 (1943–1944), p. 291; Janet E. Mullins, «The *Liverpool Packet*», *The Dalhousie Review*, vol. 14 (1934–1935), p. 193–202; Joseph Schull, «*The Black Joke*», *Weekend Magazine*, vol. 8, n°s 30 et 31, 1958; APN.-E., dossier S Ships (2), n° 25; C.H.J. Snider, *Under the Red Jack, Privateers of the Maritime Provinces of Canada in the War of 1812* (Toronto, 1928), p. 7–52.
- 9 HCCH, livre 39, fol. 14–16, acte de cession, de Prescott et Lawson à John Clark, 1810; annonces publicitaires de J. Clark, *NSRG*, 23 mai et 20 juin 1809.
- 10 HCCH, livre 47, fol. 303–306, convention, John Clark à Enos Collins, 1822; avis, *Acadian Recorder*, 12 mai 1821; Victor Ross, *Bank of Commerce*, vol. 1, append. III, p. 430; avis d'encans, *The Free Press*, 15 fév., 7 mars, 4 avril 1820; annonces publicitaires de John Clark, *Acadian Recorder*, 6 janv. 1821, 6 avril 1822; *The Novascotian*, 20 déc. 1827, 14 fév., 17 avril 1828, 28 oct. 1829; «Shipping Intelligence», *The Novascotian*, 1829 et 1830, *passim*.
- 11 APN.-E., MG1, n° 221, documents de Paysant & King, dernières volontés et testament de John Clark homologué le 10 oct. 1838, copie; annonces publicitaires de Geo. H. Starr, *British Colonist and North American Railway Journal*, 27 sept., 3 oct., 27 nov. 1851, 27 oct. 1853, 11 mars 1858; *Nugent's Directory*, 1858–1859.
- 12 APN.-E., MG1, n° 221, dernières volontés et testament de John Clark. Aux fins d'étude de la cession de propriété en 1859, voir «L'édifice Simon», par. 3; HCCH, livre 127, fol. 248–250, de Fraser à William Tarr et William Chisholm, 1859; *Halifax Directory*, 1863. Cette portion de la propriété n'a pas été divisée par la suite; HCCH, livre 139, fol. 235–239, cession du droit «équitable» de racheter un immeuble hypothéqué, William Tarr *et al.* à Enos Collins, 1862; livre 148, fol. 151–153, acte de cession, Enos Collins à George C. Harvey, 1864; *City Directory*, 1869–1870.
- 13 *City Directory*, 1869–1870 à 1882–1883; HCCH, livre 259, fol. 504–508, hypothèque, George C. Harvey, de Kenwood, Huntingdon Valley (Pa), à John T. Spencer, 1886.
- 14 *City Directory*, 1887–1888 à 1904–1905; HCCH, livre 364, fol. 724–728, acte de cession, de A.J.M. Harvey à Margaret E. Wood, 1904; *City Directory*, 1894–1895 à 1930 et voir les fig. 17 et 18.
- 15 HCCH, livre 820, fol. 388–391, acte de cession, de G.M. Wood à C.J. Burke, 1941; régime d'assurance 1939–1951, tranche 112, en possession du *Nova Scotia Board of Insurance Underwriters*, HCCH, livre 1806, fol. 544–546, acte de cession, Mary C. Burke à la ville de Halifax, 1962.
- 16 La «Panoramic View of the City of Halifax Nova Scotia 1879» (fig. 23) montre fautivement six fenêtres à chaque étage.
- 17 Recherche architecturale. Pour la construction de l'ouvrage adjacent au côté ouest, voir «L'édifice Simon».

Le magasin de bois

- 1 Pour l'historique du quai avant 1859, voir «L'entrepôt du corsaire». HCCH, livre 127, fol. 248–249, acte de cession, de R.W. Fraser à William Tarr et William Chisholm, 1859; livre 127, fol. 250–255, hypothèque, de Tarr et Chisholm à Enos Collins, 1860; livre 139, fol. 235–239, abandon du droit «équitable» de racheter un immeuble hypothéqué, de Tarr *et al.* à Collins, 1862; *Halifax Directory*, 1863.
- 2 HCCH, livre 148, fol. 151–153, acte de cession, de Collins à George C. Harvey, 1864.
- 3 La superposition des fig. 10 à 14 qui révélaient la présence de cette construction vers 1830 ne permet pas de prouver les hypothèses selon lesquelles l'entrepôt actuel à l'est de l'entrepôt du corsaire peut avoir été le bâtiment décrit sur les lieux vers la fin des années 1850.
- 4 *City Directory*, 1869–1870 à 1882–1883; 1877–1935; HCCH, livre 364, fol. 724–728, acte de cession, d'Alexander John McRae Harvey, exécuteur testamentaire de George C. Harvey, à Margaret E. Wood, femme de Joseph Wood, 1904; livre 820, fol. 388–391, acte de cession, de George Mackenzie Wood à Cyril J. Kurke, 1941.
- 5 HCCH, livre 820, fol. 388–391, Wood à Burke, 1941.
- 6 HCCH, livre 1806, fol. 544–546, acte de cession, de Mary C. Burke à la municipalité de Halifax, 1962.
- 7 Observation en compagnie de M. John Bigelow, de Halifax; rapport d'analyse du bois, par l'Association forestière canadienne, *Eastern Forest Products Laboratory*.
- 8 Aux fins d'étude des fenêtres dans ce mur, voir «L'entrepôt du corsaire».
- 9 En raison d'erreurs aussi flagrantes que l'omission du mur de la cour de l'*Ordnance* du côté nord du quai central, la «Panoramic View of the City of Halifax Nova Scotia 1879» (fig. 23) doit être utilisée avec précaution quand il n'existe pas d'autres preuves pouvant confirmer les renseignements qu'elle contient.
- 10 Une photographie du ministère de la Défense nationale prise en 1944 montre les lucarnes toujours en place: Photothèque nationale de l'air, Ottawa (REA253/5). EDHCH, registres des permis de construire, vol. 3, 17 oct. 1945, permis délivré à C.J. Burke & Company, n° 30662 et vol. 4, 14 mai 1946, permis délivré à C.J. Burke & Company pour la réparation de la cheminée, n° 31318.

Bibliographie analytique

Lorsqu'on établit un rapport portant essentiellement sur la restauration, il faut puiser à toutes sortes de sources, tant écrites qu'orales. Alors que la documentation portant directement ou indirectement sur les ouvrages revêt une importance majeure pour l'historien, il n'en est pas de même de la plupart des documents consultés. En outre, le chercheur a également besoin de nombreux documents ne touchant pas les ouvrages d'art.

En raison de la vive controverse qui a suivi la lutte menée pour sauver les bâtiments le long des quais de Halifax, l'étude architecturale et historique de l'ensemble a précédé l'étude que le Ministère effectue présentement. Les photographies et les plans présentés en octobre 1960 dans le cadre d'un projet de musée maritime du Canada sur les quais de Halifax sont exposés au musée de la Nouvelle-Écosse, qui abrite maintenant le musée des Maritimes autrefois situé dans la cour d'artillerie attenante aux bâtiments. Certains bâtiments figurent également dans le rapport intitulé «Halifax-Dartmouth Survey Report, A Study for the National Inventory of Buildings», et établi en 1964 par la C.A. Fowler & Company, un bureau d'architectes et d'ingénieurs de Halifax, sous la direction de Marion Moore et de John Stevens. Les bâtiments sont analysés en détail dans l'étude intitulée «The Halifax Waterfront – A Feasibility Study», commandée en 1968 par le bureau d'architectes Keith L. Graham & Associates, de Halifax. Un étudiant en architecture du Nova Scotia Technical College, M. Harvey Freeman, a présenté un «Report on the Historical Halifax Waterfront with Measured Drawings of Four Mid-nineteenth Century Offices». Plusieurs articles, pour la plupart signés par Marion Moore, ont également paru dans divers journaux et revues des provinces maritimes. On peut voir en outre la photographie de certains bâtiments dans l'ouvrage de L.B. Jenson, intitulé *Vanishing Halifax* (Halifax, 1968) et dans la publication du Heritage Trust of Nova Scotia intitulée *Founded Upon a Rock; Historic Buildings of Halifax and the Vicinity Standing in 1967* (Halifax, 1967).

Pour commencer les recherches, il est essentiel de consulter les grands manuels d'histoire sur la Nouvelle-Écosse, dont le plus utile est sans contredit celui de T.B. Akins qui a pour titre «History of Halifax City» (*Collections of the Nova Scotia Historical Society*, vol. 8, 1892). Akins fournit des renseignements précis sur les aspects de l'évolution physique de la ville et sur les activités de sa population. Dans son ouvrage classique, *An Historical and Statistical Account of Nova Scotia* (2 vol., Halifax, 1829), T.C. Haliburton s'attarde à la présence des Acadiens dans la province et à la colonisation britannique qui s'est faite très tôt. D'autre part, l'ouvrage de Beamish Murdoch, *A History of Nova-Scotia, or Acadie*

(3 vol., Halifax, 1865–1867), analyse surtout les événements politiques et se fonde sur des documents plutôt que sur les contacts personnels que l'auteur a pu avoir avec la population et sur des points d'intérêt, comme l'a fait Akins dans ses ouvrages indispensables. En dépit du titre, l'ouvrage de Duncan Campbell *Nova Scotia, in its Historical, Mercantile and Industrial Relations* (Montréal, 1873) porte surtout sur les aspects politiques, plutôt que sur les aspects commerciaux de la croissance de la province, tandis que les essais de A.W.H. Eaton datant du début du XX^e siècle (*Americana*, 1915–1919, *passim*) sont des études fragmentées qui traitent rarement de la vie économique du siècle précédent. Phyllis Blakeley a brièvement étudié l'apparition de la vie commerciale à la fin du XIX^e siècle dans la ville dans «Business in Halifax», dans la publication intitulée *Glimpses of Halifax, 1867–1900* (Halifax, 1949). L'écrit de T.W. Acheson «The National Policy and the Industrialization of the Maritimes, 1880–1910» (*Acadiensis*, vol. 1 n^o 2, printemps 1972, p. 3–28) fournit des lumières et des techniques nouvelles à l'étude de la croissance industrielle de la région au début du siècle.

On a également trouvé divers autres livres et articles. Parmi ces derniers, on retrouve ceux de George Nichol «Notes on Nova Scotia Privateers» et de G.F. Butler «The Early Organization and Influence of Halifax Merchants» parus dans les *Collections of the Nova Scotia Historical Society* (vol. 13, 1908, p. 111–152 et vol. 25, 1942, p. 1–16); ceux de Janet Mullin «*The Liverpool Packet*» et de J.S. Martell «Halifax during and after the War of 1812» parus dans «*The Dalhousie Review*» (vol. 14, 1934–1935, p. 193–202 et vol. 23, 1943–1944, p. 289–304); ceux de W.R. Copp «Nova Scotian Trade During the War of 1812» et de S.A. Saunders «The Maritime Provinces and the Reciprocity Treaty» réimprimés dans G.A. Rawlyk, éd., *Historical Essays on the Atlantic Provinces* (Toronto, 1967, p. 82–98 et 161–178); ceux de Bray Hammond «Banking in Canada Before Confederation, 1792–1867» parus dans W.T. Easterbrook et M.H. Watins, éd., *Approaches to Canadian Economic History* (Toronto, 1967, p. 127–168), et de Joseph Schull «The *Black Joke*» parus dans le *Weekend Magazine* (vol. 8, n^{os} 30 et 31, 1958). L'ouvrage de C.H.J. Snider *Under the Red Jack, Privateers of the Maritime Provinces of Canada in the War of 1812* (Toronto, 1928) contient également un chapitre sur le célèbre *Liverpool Packet* de Collins.

Comme tous les bâtiments à restaurer dans le port sont situés sur les quais qui se trouvaient juste au sud du quartier général de l'*Ordnance Department* de l'armée britannique, divers registres des commandements militaires fournissent des renseignements sur les constructions. Premièrement, ces bâtiments apparaissent parfois sur les plans, dressés au début du XIX^e siècle, de la cour

de l'*Ordnance* et des environs avant que les ingénieurs royaux en chef aient abandonné cette pratique qui consistait à indiquer les bâtiments situés à l'extérieur des murs de l'*Ordnance* sur les cartes du Département. De plus, comme ils étaient situés à proximité de la cour, les entrepreneurs n'ont pas tardé à présenter aux dirigeants militaires une offre de vente à leur sujet. Plus tard, l'emplacement avantageux des bâtiments en fit un espace de location de première importance, au moment où le magasinier de l'Artillerie se trouve à court de place à l'intérieur des murs pour entreposer ses stocks. Les contrats, la correspondance et les plans se trouvant au *War Office* 44 et 55 et dans le groupe 8 des dossiers des APC, série C, fournissent donc des preuves quant à l'utilisation et à la construction des bâtiments privés des environs.

Au XIX^e siècle, les incendies comptaient au nombre des ennemis urbains les plus nombreux et les plus redoutés et il résultait souvent des dégâts qu'ils causaient d'importantes modifications structurales des bâtiments en place. On retrouve dans *The Bicentennial of the Halifax Fire Department, 200 Years of Fire-fighting, 1768–1968* (Halifax, 1968) un bref compte rendu, illustré et très général sur l'évolution des méthodes de lutte contre les incendies dans la ville, ainsi qu'un court examen de plusieurs incendies importants du XIX^e siècle. Cependant, le *Fire Department* dispose de dossiers beaucoup plus utiles sous forme de registres portant sur tous les incendies déclarés à Halifax depuis 1907. En plus de la date de l'incendie, de l'adresse et du nom du propriétaire en cause, on y trouve également des renseignements quant aux assurances, à l'étendue des dégâts et au type de bâtiment. À partir de ces renseignements, il est également facile de retracer des rapports de journaux. Les journaux faisaient toujours des reportages exhaustifs sur les incendies de la ville et même si leurs rapports portaient surtout sur le drame qu'il y avait à combattre les flammes, ils donnaient souvent des renseignements quant aux dimensions de la construction, à son type, à l'emplacement des ouvertures et au style du toit. Si les circonstances entourant l'incendie étaient suspectes, on ordonnait une enquête judiciaire. Les témoignages d'une telle enquête sur l'incendie d'un bâtiment du port en 1904 figurent dans les documents de Pickford & Black aux Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse. Ils donnent une description détaillée de caractéristiques comme les types de construction, leurs ouvertures, et les raccords avec les locaux adjacents, ainsi que le contenu des bâtiments.

Le *Fire Department* n'est cependant pas le seul service de l'administration municipale dont les dossiers renferment des documents utiles à l'historien de la construction. Le bureau de l'ins-

pecteur des bâtiments à l'hôtel de ville possède quatre registres des permis de construction émis depuis 1892 (les années 1908–1928 manquent). La documentation est rare et souvent incomplète et il n'existe aucun permis susceptible de donner des éclaircissements sur ce qui y est consigné; néanmoins, il est possible de déterminer, à partir des allusions au propriétaire et à la rue, le moment de la construction ou des réparations; les listes comportent parfois une brève description des travaux entrepris. Le *Engineering and Works Department* dispose en plus d'un grand nombre de plans manuscrits de diverses propriétés de la ville. Remontant principalement aux années 1870 et aux suivantes, ces plans découlent de la nomination en 1872 d'un ingénieur municipal à temps plein. Les rapports annuels de ce dernier au sujet des rues, des égouts et des immeubles municipaux figurent au *Report of the Several Departments of the City Government of Halifax, Nova Scotia* . . . (Halifax, dates diverses) qui a été publié et qui comporte également des rapports du *Board of Works*, du maire, d'un architecte municipal des années 1860, et de comités de la propreté des rues et de la ville. Les Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse possèdent une série assez complète des rapports annuels à partir du début des années 1860, ainsi que quelques registres des procès-verbaux du conseil municipal datant de la fin du XIX^e siècle.

D'autres dossiers utiles ayant trait à la propriété sont les rôles d'impôt, les annuaires municipaux et les actes, baux et hypothèques enregistrés. Il reste peu de dossiers d'imposition de la ville de Halifax. Il y a néanmoins aux Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse un registre de 1817 qui est probablement plus vieux (1812 ?), ainsi que plusieurs registres des années 1820 et 1830, 1841 et 1862 (RG-35-A). Les Archives recevront sous peu de l'hôtel de ville les registres des quartiers datant environ des années 1879–1905. Ces registres énumèrent les propriétaires et les occupants par quartier et par rue dans un ordre à peu près géographique, en plus de la valeur imposable des biens meubles et immeubles; y figurent également, les montants des impôts dus. La publication annuelle *MacAlpine's Halifax City Directory for 1869–70 to 1929* fournit également des renseignements détaillés quant à l'occupation, par recoupement des noms et des professions. Les annuaires *Nugent's Business Directory of the City of Halifax for 1858–9* (Halifax, 1858), *The Halifax, Nova Scotia Business Directory for 1863* compilé par Luke Hutchison (Halifax, 1863) et *Hutchinson's Nova Scotia Directory for 1866–67* (Halifax, 1866) sont des recueils antérieurs du même genre. Les titres de propriété municipale sont enregistrés à la *Halifax County Court House*. Premièrement, ces titres mentionnent la cession d'une propriété foncière, mais ils peuvent égale-

ment donner des détails sur les bâtiments compris ou non compris dans la cession de propriété et la grandeur ou le genre des constructions attenantes. Ces titres sont souvent accompagnés des hypothèques qui révèlent la succession des liens financiers lorsque le détenteur de l'hypothèque n'est pas, comme c'était souvent le cas, le propriétaire antérieur. Parfois, des conventions entre propriétaires de bâtiments fournissent également des renseignements sur des choses comme les quais, les clôtures mitoyennes et les garnitures de toit en surplomb.

Les dossiers de plusieurs ministères fédéraux, tout comme les registres municipaux, peuvent aider à suivre l'évolution de l'histoire de la construction. De nombreux bâtiments appartenant à des particuliers étaient utilisés au XIX^e siècle à des fins publiques; il peut rester de ces bâtiments des dossiers portant sur les installations, les réparations, les modifications ou le loyer. Par exemple, en plus des dossiers manuscrits entièrement répertoriés du ministère des Travaux publics, ce ministère publie dans les documents parlementaires un rapport annuel sur les bâtiments appartenant au gouvernement ou loués par ce dernier. De plus, de nombreux marchands en vue avaient sur leur quai au moins une partie d'un bâtiment utilisé comme entrepôt de la douane, dans lequel des biens étaient entreposés en attendant le transbordement ou la livraison locale sur paiement de droits d'importation. On demandait aux propriétaires de présenter les plans des entrepôts qui seraient ainsi désignés aux fins d'approbation préalable par l'agent local des douanes. Le ministère des Douanes et accises peut donc posséder des dossiers sur de telles maisons. Cependant, ceux qui traitent de Halifax sont rares, ayant de toute évidence été détruits accidentellement dans un incendie de l'immeuble des Douanes, ou volontairement durant la démolition subséquente de l'immeuble. Également, des marchands ambitieux obtenaient souvent une nomination au poste de consul de pays étrangers afin de faciliter les relations commerciales ou de s'occuper de questions d'expédition à l'échelle internationale qui se présentaient près de la côte canadienne. Les dossiers du ministère des Affaires extérieures remontent seulement à sa création, soit 1909. Les demandes faites aux divers consulats dont les représentants à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e avaient des bureaux sur le quai de Pickford & Black ont révélé que les dossiers qui restent ont surtout trait aux nominations et aux démissions, qui peuvent être plus facilement déterminées en consultant les annuaires municipaux ou les listes annuelles présentées par le ministère des Affaires extérieures aux fins de publication dans les documents parlementaires. Les travaux en cours des ministères fédéraux comme l'établissement d'une carte dans le port de Halifax par le ministère de l'Énergie,

des mines et des ressources peuvent également se révéler pertinents.

Les publications commerciales faisant de la publicité sur les sociétés commerciales de la ville, comme *Halifax and Its Business: containing Historical Sketch and Description of the City and its Institutions* (Halifax, 1876), *Our Dominion, Mercantile and Manufacturing Interests, Historical and Commercial Sketches of Halifax and Environs* (Toronto, 1887) et *The City of Halifax, the Capital of Nova Scotia, Canada, Its Advantages and Facilities* (Halifax, 1909) contiennent de brefs exposés sur les principales sociétés locales. Ces exposés ont généralement trait à l'histoire antérieure de la société et de ses locaux ainsi qu'à ses principaux champs d'activité. Les historiques publiés de certaines sociétés, comme celui de Victor Ross *A History of the Canadian Bank of Commerce with an Account of the Other Banks which now form Part of its Organization* (3 vol., Toronto, 1920–1934), lorsqu'ils sont disponibles, fournissent une description plus détaillée de tous les aspects du fonctionnement d'une entreprise. Les dossiers manuscrits des sociétés commerciales sont bien sûr une riche source de documentation lorsque leurs créateurs ont été les propriétaires ou les occupants des bâtiments étudiés. Les archives de la Banque canadienne impériale de commerce ne pouvaient fournir de renseignements sur l'édifice de la Société bancaire de Halifax, mais les archives de la Banque de Nouvelle-Ecosse donnaient des notes comparatives sur les plans, les installations et la chambre forte de la banque. De plus, bien qu'aient été détruits de nombreux documents de sociétés encore existantes ou non, certains ont été entreposés dans des établissements publics. Les Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse, par exemple, possèdent plusieurs belles collections, dont les registres de Pickford & Black pour le Véritas de tous les navires entrant dans le port de Halifax ou en sortant. Les archives de l'université Dalhousie acquièrent rapidement les documents des sociétés de la Nouvelle-Ecosse, au nombre desquelles on retrouve les William Stairs, Son & Morrow, J.E. Morse and Company et Pickford & Black. Ces dossiers renferment des documents comme des valeurs, des factures, des livres de caisse, des connaissements qui révèlent facilement avec qui ces sociétés faisaient affaire, où et sur quel plan. Aussi, l'en-tête des factures des sociétés importantes était souvent un dessin de leur immeuble. La correspondance et les copies de lettres reflètent plus fidèlement les activités de la société, notamment, la nature, l'étendue et l'importance de son champ d'action. Les copies de lettres de John Grant et de la William Forsyth & Company (APC, MG23, C8 et les APN.-E., MG3, n° 150), par exemple, révèlent certaines activités de la fin du XVIII^e siècle des preneurs à bail et

des propriétaires du quai, tandis que dans la copie de lettre de Seely & Gough (APN.-E.) on décrit les arrangements relatifs aux matériaux de construction commandés par Enos Collins en 1830. Le journal que, semble-t-il, de nombreuses sociétés tenaient quotidiennement, révèle également les intérêts particuliers d'une société et renferment des photographies oubliées d'événements importants dans la vie d'une société. Le journal de I.H. Mathers & Son et celui de Pickford & Black des années 1920 pourront sous peu être consultés à Dalhousie. Dans les annonces publicitaires publiées dans les quotidiens ou les hebdomadaires, on trouve le nom des membres fondateurs d'une société, ainsi que les changements subséquents apportés à la composition de la société. En vertu de la loi sur les sociétés de la Nouvelle-Ecosse (S.R. 1900, ch. 128), pour être légalement constituées, les sociétés devaient dûment s'inscrire au registre provincial des sociétés par actions; aux dossiers de ce bureau ne sont cependant pas consignées les sociétés antérieures et n'y sont pas non plus conservés les renseignements sur les sociétés qui n'existent plus. Avant 1900, la constitution en société s'obtenait par des mesures particulières de la législature provinciale dont on peut trouver un relevé dans les statuts et les journaux de l'Assemblée et leurs documents connexes.

Les dossiers, non seulement des sociétés en tant que telles, mais aussi ceux des sociétés avec qui elles faisaient des affaires, peuvent fournir des documents intéressants au point de vue de la construction. Les recherches faites en ce sens sur les bâtiments du port de Halifax se sont cependant avérées infructueuses. Les compagnies d'assurances ne conservent généralement pas de renseignements détaillés sur un bâtiment plus de trois ans après l'expiration de la police. Les holdings et les sociétés hypothécaires ou les sociétés de construction ou les bureaux d'ingénieurs avec lesquels les propriétaires des bâtiments peuvent avoir traité, cependant, peuvent encore posséder des dossiers sur leurs transactions.

La presse peut fournir beaucoup de renseignements sur la vie commerciale d'une collectivité et sur le rôle qu'y jouent des particuliers, des sociétés, des types de commerce ou des régions géographiques donnés. De plus, les annonces révèlent l'occupation et l'usage des bâtiments et la description des propriétés à louer ou à vendre. Une grande variété de documents sur Halifax est disponible aux Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse et à la Bibliothèque nationale à Ottawa pour ce qui est des années 1850 à 1870. Dans la presse peuvent être soulignées les modifications importantes apportées aux bâtiments d'une société importante ou la construction de bâtiments présentant un certain intérêt, mais des journaux commerciaux plus spécialisés comme

le *Maritime Merchant and Commercial Review* sont plus susceptibles de contenir des observations sur de telles nouvelles. La publication de la Chambre de commerce de Halifax, *The Commercial News*, fait généralement état des changements directoriaux se produisant dans les sociétés locales et comporte de temps en temps un historique des sociétés établies depuis longtemps à Halifax.

On peut obtenir d'une grande variété de sources des renseignements sur les figures dominantes qui peuvent avoir été associées aux bâtiments. Les plus connues sont les biographies publiées ou les travaux portant sur une personne en particulier comme *Letters and Papers of Hon. Enos Collins* de C.B. Ferguson (Halifax, 1959) et *Samuel Cunard, Pioneer of Atlantic Steamship* de Kay Grant (Toronto, 1967), aperçu romancé de la vie d'un proche associé de Collins. Les documents personnels, figurant aux archives ou appartenant à des particuliers, sont évidemment très utiles, mais il en existe pour relativement peu de personnes. Les annuaires municipaux, les annuaires commerciaux régionaux, les listes municipales des maires et des magistrats et les recueils généraux de référence, allant de celui de C.B. Fergusson *A Directory of the Members of the Legislative Assembly of Nova Scotia 1758-1958* (Halifax, 1958) à l'ouvrage de John F. Kennedy *Who's Who and Why in Canada (and Newfoundland), A Biographical Dictionary of Eminent Living Canadians and Notable Men of Newfoundland* (Ottawa, 1912), font partie des outils disponibles contenant des données biographiques de base. Les articles de journaux en possession de familles ou de sociétés, les registres des morts et les testaments peuvent également être utiles.

À des fins de restauration cependant, ce sont les représentations graphiques, et non les dossiers écrits, qui constituent les sources documentaires les plus valables. Les vastes collections du musée de la Nouvelle-Ecosse et des Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse comportent toutes deux des photographies des bâtiments du port à restaurer. Des dessins et des photographies des bâtiments commerciaux paraissent également dans les annonces publicitaires des journaux (particulièrement dans les éditions spéciales) et dans les annuaires municipaux. On en trouve cependant encore plus dans des brochures publicitaires comme le *Rogers' Photographic Advertising Album* (Halifax, Joseph S. Rogers, 1871, réimprimé en 1970 pour *Heritage Trust of Nova Scotia*) et *The City of Halifax, The Capital of Nova Scotia, Canada, Its Advantages and Facilities* (Halifax, 1909) qui étaient spécialement conçus pour promouvoir les intérêts commerciaux de la ville. De plus, la bibliothèque législative provinciale et la bibliothèque régionale de Halifax, de même que les Archives pu-

bliques de la Nouvelle-Ecosse, possèdent de bonnes séries de guides illustrés de la ville datant de la fin du XIX^e siècle et du début du XX^e; bien que ces guides représentent habituellement des édifices publics, il n'est pas rare d'y voir des vues des élégantes rues Granville et Hollis, où figurent les édifices commerciaux de certains particuliers. De plus, les nombreux écrits d'Archibald MacMechan sur Halifax sont généralement accompagnés de photographies et de dessins de la ville. Une recherche effectuée dans les dossiers de certains périodiques comme *Illustrated London News* et *Canadian Illustrated News* (Montréal) s'est avérée décevante. Bien que très illustrés, ces deux périodiques présentaient presque exclusivement des immeubles publics et quelques rares maisons, mais ne présentaient que très rarement des constructions bien ordinaires comme des bureaux ou des entrepôts de longue date. La collection de photographies des Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse est dans la même veine; son choix de dessins et de peintures comporte peu d'illustrations des bâtiments du port. Certaines recherches faites par plusieurs ministères fédéraux révèlent que la plupart de leurs dossiers clos, y compris toutes les vieilles photographies, ont déjà été transférés aux Archives publiques. La seule exception est la Photothèque nationale de l'air (ministère de l'Énergie, des mines et des ressources) dont les dossiers bien catalogués remontent au début des années 1920. La collection Notman du musée McCord, Montréal, compte plusieurs excellentes vues de la fin du XIX^e siècle du port de Halifax, mais elles étaient prises d'une trop grande distance pour que l'on puisse bien distinguer les bâtiments particuliers des quais Pickford & Black ou Central. Une étude des catalogues des diverses collections Canadiana (comme ceux des collections de J. Ross Robertson et de Sigmund Samuel à la bibliothèque publique de Toronto et au manoir Richelieu à La Malbaie) ainsi que les demandes faites aux archives et aux musées des provinces maritimes et de la Nouvelle-Angleterre n'ont pas permis de découvrir de représentations graphiques des bâtiments qui étaient introuvables à Halifax. Une annonce dans *The Chronicle-Herald* a suscité peu de réactions et n'a pas permis de recueillir de documentation valable. De fait, la seule source de photographies la plus prolifique dans ce projet s'est avérée être les anciens dossiers encore conservés par les sociétés qui ont déjà occupé les bâtiments à restaurer.

Les cartes, de même que les photographies, sont des sources de documentation valables pour l'historien de la construction. C'est souvent de ces sources que l'on obtient la première preuve de l'existence d'une construction dont les dimensions sont semblables à celles du bâtiment actuel, tandis que les cartes sans

bâtiment peuvent indiquer les modifications d'un lieu comme le prolongement d'un quai ou la modification d'une rue. En plus des plans dont dispose le *Engineering and Works Department* de la ville de Halifax, les Archives publiques de la Nouvelle-Ecosse et du Canada possèdent une imposante collection de cartes. Ces dernières n'ont cependant pas beaucoup de documents à Halifax et une pénurie de cartes de la ville de 1800 à 1860 règne à Halifax et à Ottawa. Le *War Office* 55/2594 détient un excellent plan détaillé de la partie centrale de la ville en 1831; mais il fallut attendre l'ouvrage de Hopkins *City Atlas of Halifax, Nova Scotia* (Halifax, 1878) paru près d'un demi-siècle plus tard pour trouver une carte aussi précise. Bien que «A Panoramic View of the City of Halifax Nova Scotia 1879» offre une bonne représentation visuelle de la ville, de nombreuses imprécisions, comme l'omission du mur sud de l'*Ordnance Yard*, nous obligent à vérifier auprès d'autres sources les détails qu'elle contient. Par contre, la série de cartes urbaines préparées par Charles E. Goad à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e sont à la fois précises et dignes de foi. Souvent appelées plans d'assurances, elles illustrent par des symboles non seulement la grandeur, le modèle des fenêtres, et le genre des toits de constructions existantes, mais également certains petits détails comme les corniches, les murs coupe-feu (y compris toutes les ouvertures), les monte-charge, les cloisons et les raccordements aux bâtiments adjacents. Leur perfection varie toutefois d'une construction à l'autre et seulement quatre cartes de Halifax, couvrant la période de 1889 à 1939, ont été trouvées. Deux d'entre elles sont au *British Museum* de Londres, une se trouve au bureau du greffier à Halifax et la dernière est en la possession du *Nova Scotia Board of Insurance Underwriters*.

La consultation d'un grand nombre de sources et plus particulièrement de celles qui ne font pas partie des répertoires publics s'est avérée très utile pour la rédaction du présent rapport sur les bâtiments du port de Halifax.

Histoire et archéologie/History and Archaeology

En vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste au Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

- 1 *Inventaire des marchés de construction des archives civiles de Québec, 1800–1870*, Geneviève G. Bastien, Doris D. Dubé et Christina Southam, 1975, 3 vol. \$20.00 le jeu; autres pays \$24.00.
- 2 *Histoire économique et sociale de Saint-Lin, 1805-1883, et l'importance de la famille Laurier*, Réal Bélanger, 1975. \$4.00; autres pays \$4.80.
- 3 *Historique structural du fort George*, Yvon Desloges, 1975. \$5.00; autres pays \$6.00.
- 4 *Plans de l'architecture domestique inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal; Plans de l'architecture commerciale et industrielle inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal; Plans de l'architecture publique, de l'architecture religieuse et du génie mécanique inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal*, André Giroux, Nicole Cloutier et Rodrigue Bédard, 1975, 3 vol. \$11.00 le jeu; autres pays \$13.20.
- 6 *Louisbourg et les Indiens: une étude des relations raciales de la France 1713–1760*, Olive Patricia Dickason; *La chirurgie et les chirurgiens de l'île Royale*, Linda M. Hoad, 1979. \$10.50; autres pays \$12.60.
- 8 *Navy Hall, Niagara-on-the-Lake*, David Flemming; *Le fort Wellington: historique de l'architecture*, David Lee; *La bataille du moulin à vent: novembre 1838*, David Lee, 1979. \$5.75; autres pays \$6.90.
- 10 *Etude sur la vie et l'oeuvre de Jacques Cartier (1491–1557)*, Réal Boissonnault; *Fouilles au parc Cartier-Brébeuf, Québec, 1959*, Kenneth E. Kidd; *Fouilles au parc Cartier-Brébeuf, Québec, 1962*, John H. Rick; *Archéologie de sauvetage au parc Cartier-Brébeuf, la ville de Québec: juillet–août 1969*, Marcel Moussette, 1977. \$9.00; autres pays \$10.80.
- 12 *Description des habitats préhistoriques de Coteau-du-Lac: assemblage disparate d'artefacts datant de la période archaïque et du sylvicole*, Richard Lueger; *Analyse de deux artefacts en cuivre datant de la préhistoire, découverts au fort de Coteau-du-Lac, dans le bastion tréflé*, A. Couture et J.O. Edwards; *Description de certains artefacts préhistoriques en pierre et de fragments de pierre non façonnée provenant du bastion tréflé du fort de Coteau-du-Lac*, D.E. Lawrence; *Description des restes de poissons provenant du bastion tréflé du fort de Coteau-du-Lac*, W.B. Scott; *Inventaire des ossements humains découverts sur le site du fort de Coteau-du-Lac*, J. Edson Way, 1979. \$8.00; autres pays \$9.60.
- 15 *Le métier de soldat à Coteau-du-Lac (Québec)*, Karen Price; *Perles de verre provenant du fort de Coteau-du-Lac (Québec)*, Karlis Karklins; *La verrerie de table de Coteau-du-Lac (Québec)*, Paul McNally; *Pièces de monnaie retrouvées au fort de Coteau-du-Lac (Québec)*, Ann Cunningham Falvey, 1979. \$8.25; autres pays \$9.90.
- 17 *Inventaire des marchés de construction des Archives nationales à Québec, XVII^e et XVIII^e siècles*, Doris Drolet Dubé et Marie-Lacombé, 1977. \$8.00; autres pays \$9.60.
- 18 *Fossés des fortifications originales de l'île aux Noix, Québec*, Roger T. Grange, fils, 1979. 2 vol. \$5.50 le jeu; autres pays \$6.60.
- 20 *Etude archéologique du fort Lennox, île aux Noix, Québec, saison de fouilles 1964*, Norman F. Barka; *Les perles de verre du fort Lennox, Québec*, Karlis Karklins, 1978. \$7.75; autres pays \$9.30.
- 21 *Bibliographie annotée pour l'étude de la quincaillerie du bâtiment*, Peter J. Priess, 1978. \$2.75; autres pays \$3.30.
- 22 Ce volume a été publié dans la présente série en anglais seulement. L'édition française a paru chez Boréal Express Limitée, Montréal, sous le titre *La pêche sur le Saint-Laurent; Répertoire des méthodes et des engins de capture*, par Marcel Moussette. On peut l'obtenir chez l'éditeur ou au Centre d'édition du gouvernement du Canada. \$8.75; autres pays \$10.50.

23 *La garnison britannique dans la ville de Québec d'après les journaux de 1764 à 1840*, Claudette Lacelle, 1979. \$4.50; autres pays \$5.40.

24 *Les céramiques du Lower Fort Garry: opérations 1 à 31*, Lynne Sussman, 1979. \$8.00; autres pays \$9.60.

25 *Etude des serrures de portes montées en applique provenant d'un certain nombre de sites archéologiques du Canada*, Peter J. Priess; *Inverarden: maison de John McDonald of Garth après qu'il se fût retiré du commerce des fourrures*, Robert J. Burns, 1979. \$8.00; autres pays \$9.60.

26 *Histoire militaire de Plaisance: une étude sur les fortifications françaises*, Jean-Pierre Proulx; *Plaisance: 1713–1811*, Jean-Pierre Proulx, 1979. \$8.00; autres pays \$9.60.

27 *Verrerie du XIX^e siècle, site Roma, Ile-du-Prince-Edouard*, Jeanne Alyluia; *Coutellerie et ustensiles de table, site Roma, Ile-du-Prince-Edouard*, Barbara J. Wade, 1979. \$7.25; autres pays \$8.70.

28 *Les soldats de l'île Royale, 1720–1745*, Allan Greer, 1979. \$5.00; autres pays \$6.00.

29 *Le verre de table français de la forteresse de Louisbourg, Nouvelle-Ecosse*, Paul McNally; *Bouteilles françaises bleu-vert du XVIII^e siècle, récupérées à la forteresse de Louisbourg, Nouvelle-Ecosse*, Jane E. Harris, 1979. \$7.50; autres pays \$9.00.

30 *La fabrication des perles de verres, du Moyen Age au début du XIX^e siècle*, Kenneth E. Kidd, 1979. \$5.00; autres pays \$6.00.

