

LE   **BULLETIN**
DES AMIS DES PHARES

Numéro 20

Printemps 2015



En page couverture

Le pilier-phare de l'Île Blanche a été construit en 1955 pour remplacer un bateau-phare qui était mouillé à cet endroit depuis 1893. L'année 2015 marque donc le 60^e anniversaire de la construction de cette aide à la navigation. Malheureusement, nous soulignons également la 20^e année de la démolition de cet amer qui fut démantelé en 1995. Photo : Archives de la Garde côtière canadienne.

Protéger les phares patrimoniaux avec la loi S-215.

(Par : Jean Cloutier et Lise Cyr)

Le 29 mai 2010, la loi S-215; Loi sur la protection des phares patrimoniaux, (LPPP) entre en vigueur. Les objectifs de cette loi, quoique très discutables, se déclinent ainsi :

« 3. La présente loi a pour objet d'assurer la conservation et la protection des phares patrimoniaux :

a) En prévoyant un processus de sélection et de désignation des phares patrimoniaux.

b) En empêchant leur modification ou leur aliénation non autorisée.

c) En facilitant leur vente ou leur transfert pour qu'ils soient utilisés à des fins publiques. »

Aussi incroyable que cela puisse paraître, ils ont réussi à faire une loi avec une liste de bons vœux pieux difficilement applicables.

Créer un processus de sélection et de désignation des phares patrimoniaux... ça existait déjà ! En effet, le gouvernement fédéral dispose de deux autres programmes articulés de désignation des bâtiments patrimoniaux : celui de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada et celui de Bureau d'évaluation des édifices fédéraux (BEEF). Plusieurs de nos phares ont déjà été analysés avec ces programmes et ont obtenu les désignations les plus élevées c'est-à-dire le classement à titre de biens culturels reconnus à l'échelle du Canada. Ainsi, les phares de Cap-des-Rosiers, de Pointe-au-Père, de l'Île Verte, de l'Île Rouge, de l'Île du Pot à l'Eau-de-Vie disposent de statuts reconnus et classés. En quoi, ces désignations sont-elles considérées dans l'actuel processus de la loi S-215. En rien ! Tous ces phares doivent subir le même déroulement que les autres et n'auront pas d'aide substantielle pour assurer leur pérennité. C'est comme si tout d'un coup, les plus hautes instances pour juger les qualités patrimoniales des édifices fédéraux n'ont plus rien à dire dans le cadre de cette loi. Où sont la logique et les processus déjà en place au gouvernement fédéral pour déterminer l'importance des phares ?

Le transfert devait se faire avec le concours de Parcs Canada dont une des missions est la conservation des lieux historiques nationaux. Où est cette agence gouvernementale dans le processus ? Elle n'est pas présente et se fait invisible, de peur de se voir impliquée dans toutes les obligations auxquelles elle devrait répondre pour assurer un avenir et une pérennité à ces monuments que sont les phares patrimoniaux.

Évidemment, plus un phare est vieux et historique, plus il demande des soins dispendieux. C'est justement la raison non avouée de la mise en place de cette loi qui permet au gouvernement de se débarrasser de ses obligations et des dépenses inhérentes à l'entretien de ces vrais phares historiques. Le bon gouvernement canadien a donc créé une nouvelle façon de déclarer nos tours lumineuses : « PHARE PATRIMONIAL. » Étrangement, ce processus n'a plus rien à voir avec l'historique du bâtiment ou de son architecture particulière. Maintenant, un phare peut être un phare patrimonial si un groupe de bons samaritains acceptent de prendre en charge le phare ! La loi S-215 stipule que :

« (2) Un phare jugé excédentaire ne peut être désigné comme phare patrimonial que si une personne ou un organisme présente au ministre la promesse écrite, conditionnelle à la désignation, d'acheter ou d'acquérir le phare et d'en protéger le caractère patrimonial. »

Au moment d'écrire ces lignes, une tour métallique, la lumière de East Point, (Île Saturna) en Colombie-Britannique, a déjà été déclarée « phare patrimonial » par la ministre, alors que les deux monuments historiques nationaux suivants : le phare de Cap-des-Rosiers (le plus haut phare au Canada) et le phare de l'Île Verte (le plus vieux phare du Saint-Laurent) n'ont pas encore reçu cette attestation.

Photo: Phare Île Saturna

Source : Lighthouse friends.com



La loi S-215 a été établie pour une durée de 5 ans. La ministre responsable doit donc déterminer au plus tard le 29 mai 2015, les phares qui devraient être désignés comme phares patrimoniaux. Sur le site Internet de Parcs Canada (www.pc.gc.ca), nous pouvons lire :

*« Au plus tard le 29 mai 2015 : Toutes les pétitions **devront** être évaluées et les désignations qui en résultent **devront** être annoncées par la ministre.»*

Il est également écrit :

*« C'est tout un défi de planifier les désignations des phares patrimoniaux... Bien qu'il soit difficile de prévoir avec certitude le temps que prendra le processus de désignation, la Loi sur la protection des phares patrimoniaux stipule que chaque pétition **doit** être évaluée et les désignations qui en résultent **doivent** se faire au plus tard le 29 mai 2015. »*

La période de présentation des pétitions s'est terminée le 29 mai 2012 et le programme des phares patrimoniaux a reçu 348 mises en candidature de toutes les provinces canadiennes. Au moment d'écrire ces lignes, il n'y avait que 19 désignations d'annoncées. Toutefois, la ministre est sur le point d'annoncer 23 nouveaux phares patrimoniaux, ce qui va porter leur nombre total à 42. Ça donne seulement 42 phares patrimoniaux sur 348 candidatures ou 1/8 ou 12,5 % ! Même si les procédures de cession pour au moins une dizaine de phares québécois sont très avancées, elles ne seront sûrement pas complétées avant la date limite du 29 mai 2015 stipulée par la loi. Que se passera-t-il ensuite ? Est-ce que la ministre va être « hors-la-loi » ? Une autre question demeure : plusieurs autres phares n'ont pas été déclarés phares patrimoniaux, mais sont quand même entretenus et mis en valeur par des municipalités et des associations locales, qu'advient-il de ces phares ?

Eh bien, il semble que la ministre ne sera pas hors-la-loi, car elle a le pouvoir d'ajuster cette loi ! Ainsi, tous les phares qui ont présenté un plan d'affaires et dont le processus est entamé, devraient en théorie se rendre jusqu'à la cession complète en 2015, en 2016 ou même en 2017. Chacun des phares est un cas unique demandant des dispositions au cas par cas, rendant l'exercice parfois fastidieux.



Phare du Pot à l'Eau-de-Vie. Photo : Patrick Matte

Pour le moment au Québec il n'y a que les phares de l'île du Havre-Aubert, l'île aux Perroquets et l'île du Pot à l'Eau-de-vie qui ont été officiellement désignés phares patrimoniaux. Le gouvernement a reçu 15 plans d'affaires au total pour notre province. Le programme devrait donc se poursuivre jusqu'à la cession pour ceux qui sont déjà engagés dans cette démarche. Ceux qui ne seront pas cédés après la fin du programme, retourneront dans le parc immobilier de Pêche & Océans Canada et pourront être cédés selon les règles de disposition des biens de la Couronne ou maintenus dans l'actif du Ministère.

Si nous résumons la situation au Québec :

• *Le nombre de phares au Québec sous la gestion de P&O est de 38. Sur ce nombre, 7 phares sont des ruines (Escarpement Bagot, Cap-de-la-Table, l'île aux Œufs, l'île Plate, l'île Ste-Marie, Percé (Cap Blanc) et Pointe-Sud-Ouest) Il n'y a aucun projet d'avenir pour ces structures, autre que de ceinturer ces sites pour la protection du public.*

• *Les 31 autres phares disposent de toutes sortes de statuts et d'états de conservation et d'accès au public très différents.*

• *On retrouve quatre phares, Pointe-au-Père, Bon-Désir, Cap Gaspé et Petite île au Marteau, situés à l'intérieur d'un parc national fédéral et ne sont pas soumis à la loi S-215. Ces parcs nationaux en assument l'entretien.*

• *Par ailleurs, d'autres sont situés dans des réserves fauniques et ne permettent pas une cession. Ainsi, ceux de l'île Bicquette, du Rocher aux Oiseaux et de l'île du Corossol ont reçu le statut de réserves naturelles. En principe, c'est le ministère de l'Environnement canadien qui devrait assurer l'entretien de ces phares. Ils ont l'obligation de conserver la faune ailée, mais pas les bâtiments patrimoniaux qui sont sous leur égide et en piteux état.*

• *Quinze plans d'affaires ont été reçus et les phares concernés sont en processus de cession ou cédés : Cap-Alright, Cap au Saumon, Cap Madeleine, Cap de la Tête au Chien, Cap de Rabast, Cap-des-Rosiers, l'île aux Perroquets, l'île Brion, l'île du Havre-Aubert, l'île du Pot à l'Eau-de-vie, l'île Rouge, l'Île Verte, Pilier de Pierre, Pointe Mitis et Ste-Marthe de Gaspé. Pour diverses raisons, il est possible qu'ils ne soient pas tous cédés.*

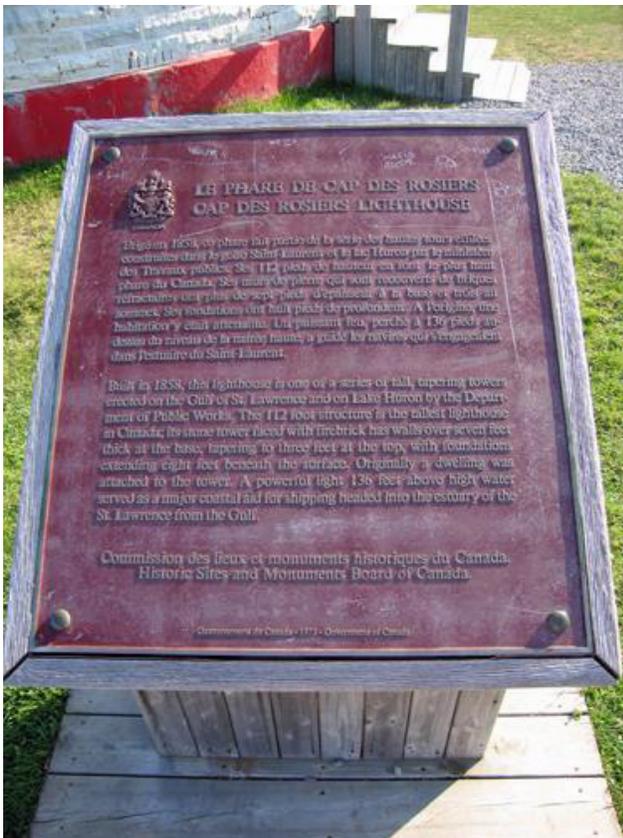
• *Certains phares de l'île d'Anticosti et ceux de Grand Caouis, de Cap-Chat, de Cap-aux-Meules ou encore de l'Île d'Entrée n'ont pas été revendiqués par des organismes et le gouvernement pourrait les céder éventuellement à partir d'une vente normale selon la « Disposition des immeubles fédéraux ».*

La loi dite « de protection des phares patrimoniaux » entrera en vigueur, mais elle laisse dans son sillage bien plus d'incertitudes et de questionnements qu'une assurance de protéger les phares patrimoniaux et de les rendre accessibles au public.

Nous savons qu'environ une quinzaine de phares seront vraiment cédés au Québec. Même lorsqu'ils seront cédés, plusieurs phares exigeront des sommes importantes pour les remettre en état et assurer leur avenir. Qu'est-ce que la loi dite « de protection des phares patrimoniaux » prévoit à cet égard ? Pas grand chose ! Certains phares auront droit à de petits montants pour effectuer des réparations que le gouvernement fédéral aurait dû faire au cours des dernières années. À plus long terme, ce seront ces *petits* organismes, des *petites* municipalités, des *petites* corporations qui devront maintenir les actifs de ces structures en assurant leur conservation et leur mise en valeur. Nous savons que nous ne pouvions les sauver tous, mais nous allons continuer après le processus de cession d'essayer de trouver des gestionnaires ou des moyens pour en sauver le plus grand nombre.

Encore des plaques commémoratives (Par : Jean Cloutier)

En 1974, les phares de Cap-des-Rosiers, Pointe-au-Père et l'Île Verte ont été désignés « Lieux historiques nationaux » par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Ils ont ainsi eu droit à une petite réception et à l'installation d'une jolie plaque commémorative en laiton. Ce nouveau statut de site historique canadien n'a pas empêché la détérioration de ces tours lumineuses, car ces phares n'ont pas eu droit à un financement spécial ou à un programme d'entretien différent. La seule chose qu'ils avaient de différent des autres phares du St-Laurent se limite à cette plaque de laiton.



- Les 3 plaques commémoratives.
- Pointe-au-Père : Photo : Leïc Godbout
- Ile Verte : Photo: Jean Cloutier
- Cap des Rosiers : Photo ; J.F. Rodrigue,

Il y a environ un an, j'ai eu connaissance que le gouvernement fédéral prévoyait commémorer certains phares en 2017 à l'occasion des célébrations du 150^e anniversaire de la Confédération (1867-2017). Le plan était d'installer de belles plaques commémoratives sur certains phares qui ont été construits avant 1867. Pour la province de Québec, leur choix était le phare de Cap-des-Rosiers. En théorie, c'est un bon choix, mais en pratique c'est une autre histoire. Je me suis donc permis d'écrire une lettre aux différents intervenants de ce projet.

Dans cette missive, j'expliquais que le plus haut phare canadien situé sur la pointe de la Gaspésie n'avait pas besoin d'une autre reconnaissance historique, mais d'argent et de réparations majeures. Si cette nouvelle plaque n'était pas accompagnée d'une subvention pour sa restauration, il y avait de très fortes chances pour qu'en 2017 le gouvernement ne puisse pas procéder à l'installation de cette plaquette, car le phare sans entretien sera probablement clôturé et non accessible pour éviter les accidents. J'en ai également profité pour questionner les responsables à propos des choix de phares à commémorer en relation à la Confédération. En plus du phare de Cap-des-Rosiers, ils prévoyaient distribuer de ces plaques à deux phares de l'Ontario, un phare de la Nouvelle-Écosse, un phare de Terre-Neuve ainsi qu'un phare de la Colombie-Britannique. Étant donné que les quatre premières provinces qui ont créé le Canada étaient le Québec, la Nouvelle-Écosse, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick, pourquoi ne pas commémorer aussi un phare de cette dernière province ? Pourquoi deux phares en Ontario ? Pourquoi Terre-Neuve qui a joint le pays seulement en 1949 ? Pourquoi la Colombie-Britannique et pas de phare pour l'Île-du-Prince-Édouard ? Ce projet de commémoration, c'est finalement n'importe quoi et je ne suis pas étonné de ne pas avoir reçu de réponse de leur part. Je croyais quand même avoir refroidi leurs ardeurs pour l'émission de nouvelles plaques, mais il semble que non...

Il y a quelques semaines, j'ai pris connaissance d'un autre projet émanant d'Ottawa. Cette nouvelle idée originale était de produire de belles plaques commémoratives qui seraient installées sur les phares qui auront été déclarés « phares patrimoniaux » en vertu de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux (LPPP). C'est intéressant de voir les échanges des différents comités à propos de la forme de cette plaque, bilingue ou non, avec une feuille d'érable ou non, etc. Et pour rendre l'inutile au désagréable, le plan initial prévoyait que les gestionnaires de ces phares sélectionnés paieraient eux-mêmes pour ces plaques.

Heureusement, le président de notre corporation (Peter Noreau) leur a fait savoir qu'au Québec nous n'étions pas intéressés par ces plaques et qu'il n'était aucunement question de déboursier quoi que ce soit pour ces reconnaissances fictives. Avec ces montants d'argent, nous pouvons acheter de la peinture et repeindre nos phares. Après ce commentaire, il semble que du financement ait été trouvé à Ottawa et que finalement nous aurons quand même ces belles plaques bleues.

C'est assez désolant de voir la perte de temps, d'énergie et d'argent dans la planification de ces reconnaissances futiles et inutiles alors que nos monuments historiques sont en ruine et ont un besoin pressant d'investissements pour leur entretien et leur restauration.



Deux des propositions de projet de plaque Commémorative pour les phares patrimoniaux

Il y a 60 ans, le pilier-phare de l'Île Blanche

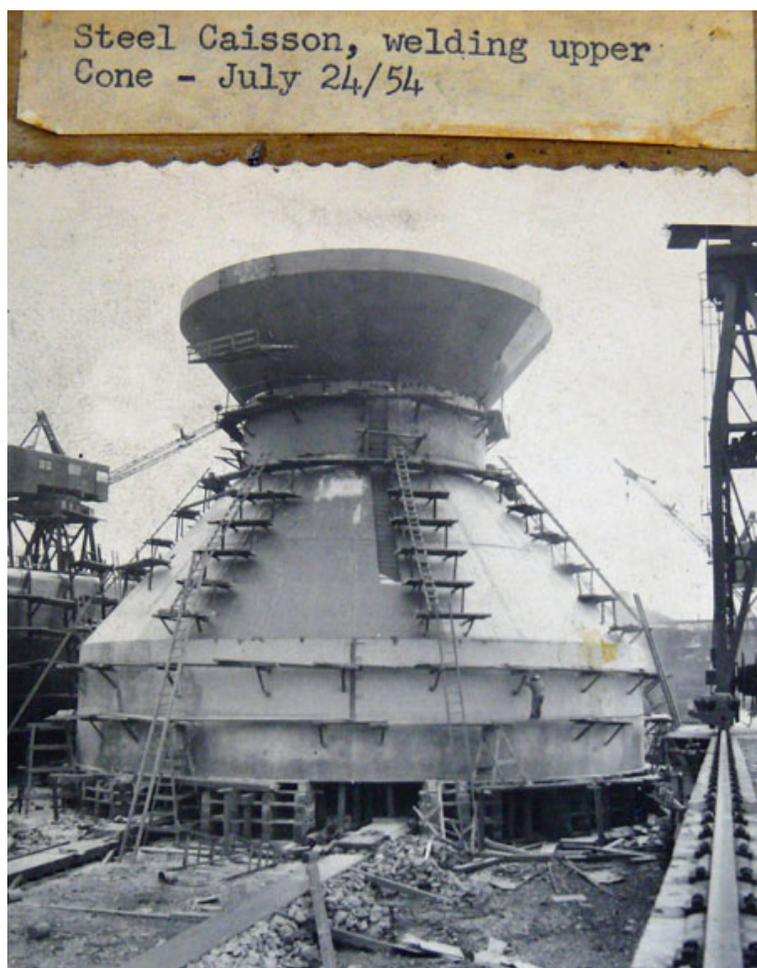
(Par : Jean Cloutier)

Situé à environ 100 milles marins (185,3 km) en aval de Québec et approximativement 8 milles (14,8 km) de la Rive-Sud par le travers du village de Gros Cacouna, l'Île Blanche est un petit îlot rocheux, sablonneux et boisé faisant partie du récif de l'Île Blanche. Sa batture se prolonge vers le nord-est à plus de 3,8 milles (7 km) de ce piton de roches.

Au début des années 1890, l'accroissement constant de la navigation à vapeur au profit de la navigation à voiles, oblige le ministère de la Marine & des Pêcheries à revoir les routes maritimes ainsi que les aides à la navigation les délimitant. Un bateau-phare sera mouillé à l'extrémité de la batture de l'Île Blanche dès 1893 et l'année suivante un phare est construit sur le Cap au Saumon de façon à rendre la navigation plus sécuritaire dans ce chenal du Nord. Un phare flottant était une aide précieuse pour tous les pilotes et les navigateurs. Toutefois, au début des années 1950, la technologie permettait de le remplacer par un pilier-phare. Le prix de construction des piliers-phares et celui de nouveaux bateaux-phares était comparable, mais les coûts d'exploitation par la suite étaient beaucoup plus élevés pour le bateau-phare.

Considérée à l'époque comme étant une des plus modernes et uniques au monde, la conception de la structure du nouveau pilier devait tenir compte de l'amplitude des marées, de l'action des vagues, des vents, des courants de marée et des forces exercées par le mouvement des glaces. Puisque le pilier-phare serait construit dans la

zone sismique de Charlevoix-Kamouraska, les ingénieurs ont également dû tenir compte des secousses d'un possible tremblement de terre dans leurs calculs.



En 1954, un contrat était accordé à la Foundation Company of Canada pour la construction d'un caisson en acier en forme de cône renversé. Les travaux de construction seraient réalisés dans la cale sèche du chantier maritime Davie Shipbuilding and Repairing Co Ltd à Lauzon. Entre-temps, l'emplacement de l'érection du phare est choisi et un « matelas » de pierres concassées est déposé sur le lit du fleuve.

Le Pilier de l'Île Blanche en construction au chantier Davie en 1954.

Photo : Archives Nationales du Canada

Terminé à la fin août 1954, le caisson fut remorqué vers la batture de l'Île Blanche. Les spécialistes avaient évalué que le remorquage du caisson de Québec jusqu'à sa destination finale serait d'une durée de 36 heures. Toutefois, l'aventure

s'échelonna sur 20 jours. Entre le 1^{er} et le 12 septembre, deux puissantes tempêtes ayant la force d'ouragans causèrent d'énormes difficultés à l'entrepreneur chargé du positionnement du caisson. Des remorqueurs et des barges se sont échoués ou ont fait naufrage le long de la rive du Saint-Laurent, en plus des bris à plusieurs pièces d'équipement en attente dans la région. Lorsque le caisson atteignit finalement sa destination, la saison était trop avancée pour qu'il soit mis en place. Il a donc été décidé de le ramener à Québec pour l'hiver.

Au début de l'été 1955, les opérations entourant le transport du caisson jusqu'à son site de fondation avaient repris et le 5 juin la structure de fer était finalement en place dans 4 brasses d'eau (7,3 m) à environ un mille (1,8 km) au sud-ouest de l'emplacement de l'ancien bateau-phare. Le caisson métallique mesurait 80 pieds (24 m) de diamètre à la base et 56 pieds (17 m) de diamètre à la promenade. Une fois la structure métallique stabilisée sur un épais coussin de pierres concassées et ancrée à 15 pieds (4,6 m) dans le roc, elle fut lestée d'environ 10 000 tonnes de pierres et de coulis de béton. On n'avait toutefois pas réussi à mettre le caisson d'aplomb. Il a alors été nécessaire de

construire un tablier sur ce dernier pour que sa surface soit au niveau avant d'entreprendre la construction de la superstructure. La construction du bâtiment de service débuta à la fin du mois de septembre, mais les travaux furent suspendus en décembre.

La construction du bâtiment de service, constitué d'une tour carrée de quatre étages et de deux bâtiments annexes fut complétée au printemps 1956. Dans la tour principale, on retrouvait le logement des gardiens, ainsi qu'une salle de communication radio à l'étage supérieur au-dessus duquel logeait la lanterne. Les bâtiments en annexe abritaient des espaces pour les groupes électrogènes, le système de chauffage, les compresseurs et les équipements du signal de brume. Une fois les travaux terminés, la tour principale fut peinte en blanc avec des bandes verticales orange sur les côtés nord et est pour en augmenter la visibilité.



Construction du bâtiment de service en 1955.

Photo : Archives Nationales du Canada

Pouring 2nd Floor Living
Quarters - Oct.10/55

Son feu blanc à éclat aux 5 secondes installé à 73 pieds (22 m) au-dessus de la mer avait une portée initiale de 16 milles (26 km) par temps clair. Il fut augmenté par la suite à 21 milles (39 km). Le signal de brume était assuré par deux diaphones qui fonctionnaient à air comprimé, réglés de façon à émettre alternativement un son toutes les 30 secondes. L'arrangement consistait en un diaphone de type F, orienté vers le nord, qui pouvait être entendu jusqu'à 13 milles (24 km), et d'un autre diaphone, de type B, orienté vers le sud et qui pouvait se faire entendre jusqu'à 23 milles (42,5 km) de distance.



Environ un an après sa mise en service, on a découvert que la base du phare avait été endommagée par l'érosion sous-marine et les réparations nécessaires ont été effectuées en 1959 et en 1960. Au début, le transfert des gardiens et le ravitaillement du phare se réalisaient par bateau, avec toutes les difficultés et les risques que cela pouvait comporter, même dans les conditions les plus favorables. En 1969, un hélicoptère fut ajouté pour faciliter l'accomplissement de ces tâches par la voie des airs. Ce nouvel aménagement nécessita la modification du système lumineux qui se retrouvait maintenant sous le pad de l'hélicoptère.

Le Pilier de l'Île Blanche à la fin de sa construction. Photo : Archives Nationales du Canada

En 1972, on a constaté de nouveau que la base de la structure se détériorait et le problème a été partiellement

corrigé l'année suivante. Des réparations majeures ayant coûté plus de 1,6 million de dollars ont été exécutées à nouveau en 1979. Le phare fut entièrement automatisé en 1982, car le poids des années commençait à se faire sentir sur la structure. En 1983, on a constaté que les palplanches placées autour de la fondation en 1959-1960, souffraient gravement des effets de l'érosion. Dès 1985, le ministère jonglait avec l'idée d'arrêter d'investir dans ce feu de navigation très coûteux à maintenir. En 1987, une autre inspection a fait découvrir des problèmes de corrosion importants. Avec des fondations devenues instables et irréparables, la structure du pilier-phare de l'Île Blanche fut finalement démolie en août 1995. À quelque distance au nord du pilier-phare, la bouée lumineuse K-59 indique aujourd'hui l'emplacement approximatif de l'ancien bateau-phare.



Les débris de l'ancien pilier sur les rochers dans le port de Gros Cacouna.

Photo : collection Georges Pelletier

L'année 2015 marque donc le 60^e anniversaire de la construction du pilier-phare de l'Île Blanche qui était à son époque une merveille technologique dans le domaine. Nous célébrons aussi le 20^e anniversaire de son démantèlement qui ajouta un autre phare à la longue liste des phares du Saint-Laurent aujourd'hui disparus.

Le Site historique maritime de la Pointe-au-Père Le Musée de la Mer fête son 35^e anniversaire !

(Par : Serge Guay)

Le 29 avril 1980, le Musée de la Mer était fondé ! C'est un organisme à but non lucratif dont Bill Gleeson est l'actuel Président, succédant ainsi à Serge Lavoie qui a tenu le poste pendant plus de 15 ans. « Comme président, avec les autres membres du conseil d'administration et de l'équipe de direction, je travaillerai à continuer à développer ce joyau, tout en souhaitant que les Rimouskois deviennent nos plus fidèles visiteurs et les meilleurs ambassadeurs de nos belles réalisations », de dire M. Gleeson.

Depuis 35 ans, il a coulé bien de l'eau sous les ponts, des centaines de personnes y ont travaillé et plus de 800 000 visiteurs en ont franchi les portes. L'organisme a même changé de nom ! C'est donc depuis lors que, beau temps mauvais temps, nous accueillons des visiteurs de tous âges et de toutes provenances afin de leur faire connaître notre fascinante histoire maritime. Au début, en 1980, il était question uniquement du naufrage de l'*Empress of Ireland* avec une exposition mettant en vedette les artefacts. Puis, avec l'installation du musée au Lieu historique national du Phare-de-Pointe-au-Père en 1982, l'histoire de la station d'aide à la navigation est venue s'ajouter aux expositions. En 2000, la construction du Musée Empress of Ireland et sa salle de projection sont venues rajeunir l'exposition permanente. Une grosse étape fut franchie, neuf ans après, avec l'installation et l'ouverture du sous-marin Onondaga, le premier sous-marin accessible au public au Canada ! C'est donc une offre de trois thématiques qui est maintenant proposée aux visiteurs.



La station du phare de Pointe au Père. Photo : Patrick Matte

Pour souligner cet anniversaire, le site historique organise une journée préouverture pour la population d'ici, qui lui a montré son soutien depuis ces 35 ans ! Le vendredi 5 juin prochain, en fin de journée, près d'une trentaine de sous-marinières ayant déjà servi sur l'Onondaga viendront se poster à l'intérieur du sous-marin pour parler de leur quotidien à bord. De plus, le phare de Pointe-au-Père ouvrira aussi ses portes à ce moment-là pour une montée qui permettra aux gens de comprendre le mécanisme du phare et d'apprécier le coucher de soleil vu d'en haut !

C'est donc une merveilleuse occasion pour tous de venir voir ou revoir ce qui attire plus de 60 000 visiteurs chaque été !

La Société Duvetnor achète le phare du Pot à l'Eau-de-Vie

(Par : Jean Bédard)

Le 23 décembre dernier, la Société Duvetnor devenait propriétaire de la station de phare du Pot à l'Eau-de-Vie après en avoir été locataire pendant 28 ans. Situé à 8 km au large de Rivière-du-Loup et dominant le fascinant archipel du Pot à l'Eau-de-Vie depuis un siècle et demi, le petit bâtiment blanc et rouge était en piètre état en 1967 quand la Société Duvetnor a réussi à convaincre les autorités fédérales de le lui louer plutôt que de le démolir. Après une restauration exemplaire du bâtiment en 1989, la Société Duvetnor ouvrait le site au public et elle y reçoit depuis, 1 200 visiteurs par an; la moitié d'entre eux ont le privilège d'y passer une nuit inoubliable, une expérience fort prisée par les touristes européens qui représentent 35 % de ces *nuiteurs*.

Dès le début des années 2000, Pêches et Océans Canada, cherchait à se départir de plusieurs centaines de phares balisant les eaux côtières canadiennes, jugeant que la

grande majorité d'entre eux étaient devenus trop coûteux à entretenir et surtout inutiles devant l'essor de la navigation électronique. Depuis 2008, ce dessaisissement s'effectue d'une manière ordonnée dans le cadre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux (*LPPP*), laquelle prévoit un processus de désignation des phares présentant un intérêt historique et patrimonial. Déjà désigné « Édifice classé du patrimoine fédéral » en 1999 grâce aux pressions de Duvetnor, il n'est pas surprenant que le phare du Pot soit désigné phare patrimonial en vertu de la LPPP par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada et par l'Agence Parcs Canada mandatée pour voir à l'application de la LPPP le 11 septembre 2014.

En postulant pour en devenir propriétaire, la Société Duvetnor a dû déposer une pétition, déposer un plan d'affaires et démontrer qu'elle avait la capacité de protéger le bâtiment et d'en assurer un accès contrôlé au public canadien. Ceci n'a pas été trop difficile puisque c'est là précisément ce que la corporation fait depuis 25 ans : restaurer, protéger et mettre en valeur ce site unique. La prise de possession du phare n'affectera en rien les activités touristiques qui y sont offertes. Les programmes de croisières quotidiennes et de nuitées au phare offriront toujours aux participants l'occasion de découvrir un site emblématique dans un tronçon grandiose du Saint-Laurent.



Phare Pot à l'Eau-de-Vie. Photo :
Patrick Matte

L'acquisition du phare s'est faite pour un montant symbolique de 1 \$, mais l'acte de vente est assorti de diverses obligations, dont celle d'en protéger le caractère patrimonial, ce qui impose diverses contraintes en particulier sur les normes d'entretien de cet édifice historique. L'acquéreur doit en outre en demeurer propriétaire pendant au moins 15 ans. La Société Duvetnor possède depuis 1985, deux des trois îles du petit

archipel du Pot à l'Eau-de-Vie, soit le Petit Pot et le Gros Pot (22 ha). La troisième île de l'archipel, l'île du Phare, est désormais partagée entre Duvetnor qui détient maintenant le site de la station du phare (1 ha) et Environnement Canada (EC) qui possède le reste de l'île (7,5 ha) et y a établi une réserve nationale de faune. Environnement Canada confie à Duvetnor depuis plus d'une décennie la gestion et la surveillance de cette portion de l'île du Phare et de plusieurs autres îles du secteur regroupées dans la Réserve nationale de faune des îles de l'Estuaire. En plus de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie, la Société Duvetnor met aussi en valeur l'immense île aux Lièvres dont une partie a été constituée en Réserve de biodiversité projetée en 2013 par le gouvernement du Québec. Duvetnor a fait des îles du Bas-Saint-Laurent une destination touristique complète avec une gamme de formules d'hébergement (auberge, maisonnettes de location, camping sauvage, randonnées quotidiennes, croisières autour des îles). On peut avoir un bon aperçu de ce produit touristique distinctif de la région en visitant les sites www.pharedupot.com et www.ileauxlievres.com.

Tout un héritage ! – MRC de la Haute-Gaspésie

(Par : Arlette Fortin)

« ***Tout un héritage !*** » est un projet d'exposition chapeauté par le Musée de la Gaspésie en collaboration avec le Réseau Biblio GÎM. En septembre 2014, le Musée de la Gaspésie demandait à la population de fouiller leurs greniers et leurs sous-sols à la recherche de documents et d'objets rares, anciens et importants pour l'histoire de la Gaspésie afin qu'ils soient mis en valeur dans différentes bibliothèques publiques de la Gaspésie. Trois objets ou groupes d'objets ont été sélectionnés pour chacune des MRC de la Gaspésie. Ils sont donc fiers aujourd'hui de vous présenter les objets et les documents qui ont été retenus pour le projet *Tout un héritage !* Cette vidéo présente les objets et documents retenus pour la MRC de la Haute-Gaspésie.

<http://www.lafabriqueculturelle.tv/capsules/3808/tout-un-heritage-mrc-de-la-haute-gaspesie>

L'Association touristique de Madeleine gagne la 2e place dans le concours : « ***La Gaspésie tout un Héritage !*** » en présentant les objets du phare Cap Madeleine représentant les gardiens de phare.

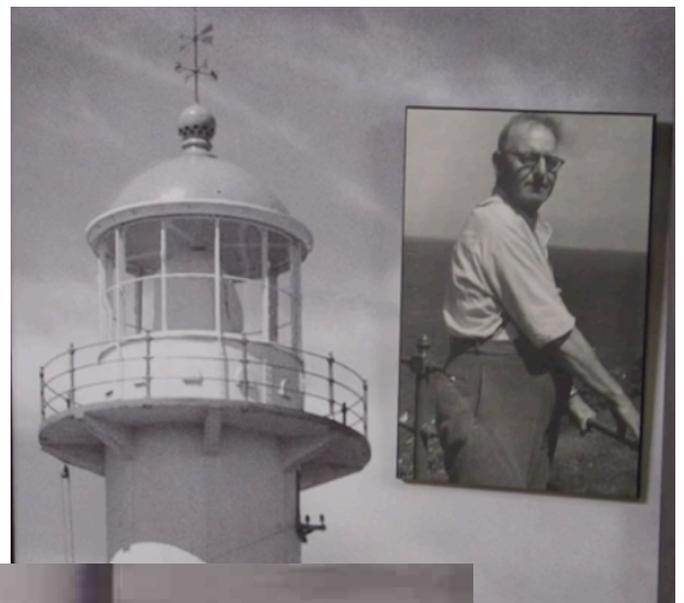
Voici le texte illustrant cette vitrine :

Mécanicien pour la compagnie Mullen, Jean-Baptiste Caron de Rivière-Madeleine ignorait que son destin allait changer de cap à l'automne 1923. Au décès de Joseph Sasseville, gardien de phare de Cap Madeleine, il accepte de le remplacer pour terminer la saison. Entre-temps, la compagnie Mullen fait faillite. Jean-Baptiste soumet alors sa candidature au poste de gardien et l'obtient grâce, entre autres, à sa neuvaine à Saint-Joseph en qui il avait une confiance

totale.

Jean-Baptiste Caron a occupé le poste de gardien au phare de Cap Madeleine de 1924 à 1956. Il a transmis son métier à trois de ses fils. Assistant de son père, Paul-Roger sera ensuite gardien des phares de La Martre de 1947 à 1972 et de Cap-des-Rosiers de 1972 à 1978. Quant à Raymond, au départ de son père, il assurera l'intérim jusqu'à la nomination de Rémi Ferguson en octobre 1956. Avec Jean-François, en poste de 1965 à 1987, s'éteint le métier de gardien au phare de Cap Madeleine, mettant fin à deux générations de gardiens de la famille Caron.

Photos de l'exposition par : Arlette Fortin



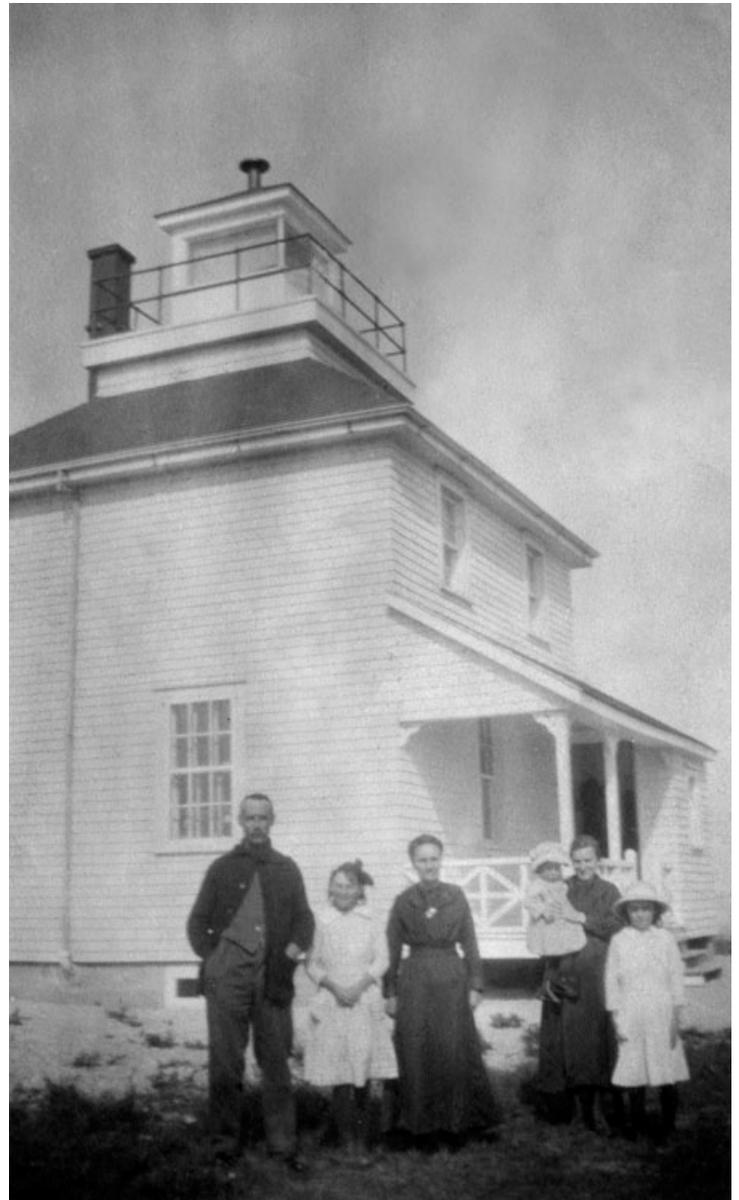
La station de phare de la Petite île au Marteau célèbre son 100^e anniversaire

(Par : Marie Lachance)

Cette année, Parcs Canada soulignera le 100^e anniversaire de la station de phare de la Petite île au Marteau située dans la réserve de parc national de l'Archipel-de-Mingan. Le phare fut allumé pour la première fois le 10 août 1915. Charles Boudreau, le premier gardien de phare eut cet honneur. La station de phare a joué un rôle important pour la navigation régionale, en plus de se distinguer par son caractère social. De par la proximité de l'île avec le village de Havre-Saint-Pierre, le gardien, son assistant et leur famille recevaient souvent de la visite, particulièrement le dimanche. Plusieurs maîtresses d'école ont également enseigné sur l'île. Entre 1915 et 1987, 5 gardiens, 17 assistants et 6 maîtresses d'école se sont succédés à la station de phare de la Petite île au Marteau. Parcs Canada tient à reconnaître le travail des nombreuses personnes qui ont élu domicile le temps d'une ou de plusieurs saisons sur l'île afin de ramener sains et saufs les marins à la maison.

Charlot Boudreau et sa famille, gardien de cette première lumière du Marteau.

Collection : Marie Lachance



En 2010, des travaux majeurs ont été réalisés afin de redonner vie à cette station de phare. La maison comprend maintenant une salle multifonctionnelle pouvant accueillir plusieurs personnes, afin de recréer l'ambiance chaleureuse d'autrefois.

Le Cap-Charles, un rêve devenu réalité

(Par : Delphis Duhamel)

Ce rêve de jeunesse débuta lorsque mon oncle, le capitaine Donat Lemay, me donna des cartes marines du fleuve entre Québec et Montréal. Chacune de ces cartes datant de 1891 et 1907, coûtait seulement quinze sous à l'époque de leur publication et me permirent de rêvasser de bateaux pendant des années. Ayant une superbe vue sur le fleuve à Cap-Charles, c'est en juillet 1964 que l'aventure a commencé. Nous avons érigé un mat sur notre terrain pour saluer les navires mais ce n'était pas riche notre affaire, car nous avons seulement deux drapeaux : le Canada et le Québec. Toutefois, notre initiative a fini par attirer l'attention des pilotes et quelques-uns sont venus nous voir par la suite. Ils ont partagé avec nous leurs connaissances et nous ont initié au code international des drapeaux ainsi qu'aux lettres d'appel des navires. C'était pour nous toute une révélation !

L'élément qui nous a vraiment donné la piqure fut le passage du « COLBERT » l'année de l'exposition universelle, en 1967. Le 30 juillet, à l'heure du souper, ce navire amiral de la flotte française descendait le fleuve. Il y avait beaucoup de mouvement sur le bateau et les marins, habillés de blanc se positionnaient en ligne sur le pont. Il y en avait partout ! Nous avons fait le salut du drapeau et ils ont répondu de la même

manière. Après cette courte cérémonie, les marins lancèrent leurs bérets dans les airs pendant que le navire sifflait. Nous avons la chair de poule et la larme à l'œil. Nous nous sommes regardés, Monique et moi, puis nous avons dit : « On ne lâche pas, on continue à saluer les bateaux ». L'année suivante, nous avons installé une chaîne stéréo pour saluer les équipages avec les hymnes nationaux de leurs pays respectifs.

C'est en 2000 que nous avons ouvert le Centre de la Navigation pour recevoir les visiteurs et notre devise était : Pour mieux connaître le fleuve ! En plus des drapeaux, les invités pouvaient se familiariser avec le phénomène des marées, les feux d'alignement, le rôle des pilotes et de la Garde côtière, sans oublier les différents types de navires qui sillonnent le fleuve. Depuis cinquante ans nous avons salué plus de 70 000 navires, et ce, six mois par année. Le temps est donc venu pour nous, de prendre notre retraite. Le Centre est maintenant fermé aux visiteurs, mais nous saluerons les navires les jours où nous serons disponibles.



Photo : La Vigie : Photo : collection D. Duhamel

Merci à vous tous ! Surtout aux pilotes. Vous êtes entrés dans le jeu et vous nous avez appuyés durant ce long voyage. Nous vous en sommes très reconnaissants.-----

Les marins étrangers qui parcourent le fleuve Saint-Laurent à la hauteur du cap Charles dans la municipalité de Deschaillons sont accueillis d'une façon bien extraordinaire. Delphis et Monique Duhamel saluent leur passage en diffusant l'hymne national de leur pays du haut de la falaise en plus de hisser leur drapeau. Les Duhamel estiment avoir salué plus de 70 000 navires et 90 % ont répondu par des coups de sirène. M. Duhamel serait le seul au monde à pratiquer ce rituel inusité. Son Centre de la navigation compte maintenant 200 drapeaux de pays et de compagnies maritimes, l'hymne national de 152 pays et il salue chaque année environ 1 500 navires.

La Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent désire féliciter le couple Duhamel pour toutes ses années de salutation à l'aide des drapeaux. Ils ont ainsi perpétué une pratique qui existait sur les stations de phares avant l'arrivée des communications moderne. Bonne retraite !

La nouvelle exposition temporaire au Musée maritime du Québec

« TOUT FEU, TOUT PHARE »

Pendant près de deux siècles, les phares annonçaient la terre aux marins. Désormais, ils sont un symbole maritime fort qui annonce la mer aux terriens. Quelles fonctions et quelle importance ont eu les phares du Québec pour les armateurs, les marins et ses gardiens ? Cet été, les phares illuminent nos mémoires grâce aux chasseurs de phares et aux amoureux du patrimoine. Des photographies de Patrick Matte, des artefacts, des maquettes et le cycle de conférences *Les allumeurs de mémoire* seront présentés au Musée maritime du Québec. L'exposition est produite en collaboration avec Patrick Matte, chasseur de phares, Les amis du Port-Joli et la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent.

Vernissage le jeudi 4 juin à 17 h. Bienvenue à tous.



L'exposition se poursuit tout l'été.

LES ALLUMEURS DE MÉMOIRE

Cycle de conférences :

Inspirés par la thématique de l'exposition *TOUT FEU, TOUT PHARE*, des experts du milieu maritime abordent de façon passionnante différents aspects de l'histoire des phares du Saint-Laurent. *Les allumeurs de mémoire* sont présentés à la terrasse du Musée dans une formule 5 à 7 décontractée. Bière et vin en vente sur place. En cas de pluie, l'activité se déroule à l'intérieur. Entrée libre.

Vendredi 3 juillet à 17 h

Allumeurs de mémoire : Jean Parent, président de la corporation Les amis du Port-Joli
Le phare du Pilier de Pierre 1843-2015

Historique du phare du Pilier de Pierre et brève présentation des démarches des amis du Port-Joli pour permettre la sauvegarde et devenir propriétaire du phare.

Vendredi 10 juillet à 17 h

Allumeur de mémoire : Alain Franck, ethnologue spécialisé en histoire maritime

Les phares dans le paysage maritime québécois : architecture et environnement à travers les besoins de signalisation et les grands changements technologiques sont abordés, l'évolution architecturale des phares ainsi que leur adaptation à l'environnement au cours de l'histoire de la navigation au Québec.

Vendredi 17 juillet à 17 h

Allumeur de mémoire : André Kirouac, directeur du musée naval de Québec

Phares en guerre

Si les phares sont là pour être vus, ils peuvent aussi être là pour voir. Suivons la piste de quelques gardiens qui en ont vu de toutes les couleurs quand leurs phares furent en guerre !

Vendredi 24 juillet à 17 h

Allumeur de mémoire : David Saint-Pierre, historien

Les gardiens des feux

Laissez-vous conter anecdotes et faits de la vie quotidienne des gardiens de phare du Saint-Laurent au XIX^e et XX^e siècle.

Musée maritime du Québec – Capitaine J.E. Bernier

55, chemin des Pionniers Est

L'Islet (Québec) G0R 2B0

Téléphone : 418 247-5001

2015, Une année de lumière !

(Par : Jean Cloutier)

Le 20 décembre 2013, l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture avait décrété que l'année 2015 serait :

L'année internationale de la lumière et des techniques utilisant la lumière



Logo de l'année de la lumière

Plusieurs raisons ont été invoquées pour appuyer cette proclamation, dont le fait que 2015 coïncide avec des anniversaires de différents événements importants dans l'histoire des sciences de la lumière, notamment la théorie de la lumière avancée par Fresnel en 1818. Augustin Fresnel est également le père de la lentille à échelons que nous retrouvons dans les phares. Sa première lentille dioptrique fut essayée en 1823 dans le phare de Cordouan à l'entrée de la Gironde en France. La lentille à échelons de Fresnel a été immédiatement adoptée par la communauté maritime et a rapidement remplacé les systèmes catoptriques dans les phares et les bateaux-feux partout dans le monde.

C'est donc une belle occasion de se souvenir que plusieurs avancées technologiques en lien avec la lumière et les dispositifs d'éclairage ont été découvertes et utilisées en grande partie pour améliorer les signaux lumineux des phares. Nous vous encourageons à souligner pendant la saison estivale 2015, cette année spécialement dédiée à la lumière, en allant visiter un ou plusieurs phares du Saint-Laurent ! Quelle idée lumineuse ! Bonne visite !

OZÉNIPHARE DELISLE

(Par : Jean Cloutier)

Que vous offrir de plus rassembleur que les judicieuses réflexions, les conseils pleins de sagesse et les savoureuses citations d'un vieux gardien de phare ? Il a passé toutes ses nuits, éclairé par le prisme de son phare, à broyer du noir et à se questionner sur les mystères de la vie et de la mer. Les réponses qu'il a trouvées par lui-même sauront vous surprendre. OZÉNIPHARE DELISLE, gardien du phare de l'Île aura désormais sa chronique dans notre *Bulletin des amis des phares*. De plus, il fera quelques apparitions sporadiques sur la page Facebook de la route des phares. Nous souhaitons longue vie à celui qui a déjà un âge vénérable et qui saura vous faire profiter de son expérience.



Étant donné que c'est l'année internationale de la lumière,
je vais vous dire d'où elle vient ! Au commencement, il n'y avait rien...
Et Dieu créa la lumière. Il n'y avait toujours rien à voir, mais nous pouvions mieux le voir !
Pour les phares, ça ne fait pas une grande différence parce que lors d'une nuit très noire,
il n'y a rien à voir et soudainement, j'allume la lumière du phare... Et devinez quoi ?
Il n'y a toujours rien à voir, car cette lumière,
ce n'est pas un projecteur pour éclairer les autres,
c'est un repère lumineux pour que les autres nous voient !

Comme la lumière de Dieu finalement...

Départ à la retraite d'un ami des phares

(Par : Jean Cloutier)

Depuis plusieurs années, et plus spécialement depuis le début de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux (LPPP), nous avons travaillé en étroite collaboration avec le personnel de l'agence de Québec de Pêches et Océans Canada. Nos relations ont plus spécifiquement eu lieu avec M. Donald Moffet qui a mené à bien tous les travaux de cession de nos phares, avec pour résultat un vif succès de cette loi dans notre province. M. Moffet prendra sa retraite bien méritée le 29 mai 2015. Drôle de hasard, cette journée marque aussi la fin de la loi S-215 ! Nous avons tous eu à travailler avec Donald, bien avant la mise sur pied de la loi S-215 et ce fut toujours un plaisir d'échanger avec une personne positive, de bonne humeur et sachant nous encourager dans nos projets malgré l'ampleur des défis. Tous les Gestionnaires de phares du Saint-Laurent désirent remercier M. Moffet pour le bon travail effectué au cours de toutes ces années et nous lui souhaitons une très bonne retraite. Nous ne pouvons qu'espérer que son remplaçant sera aussi passionné que lui.

(Qui est M. Donald Moffet ? Allez voir le *Bulletin* No 12, pages 11 et 12)

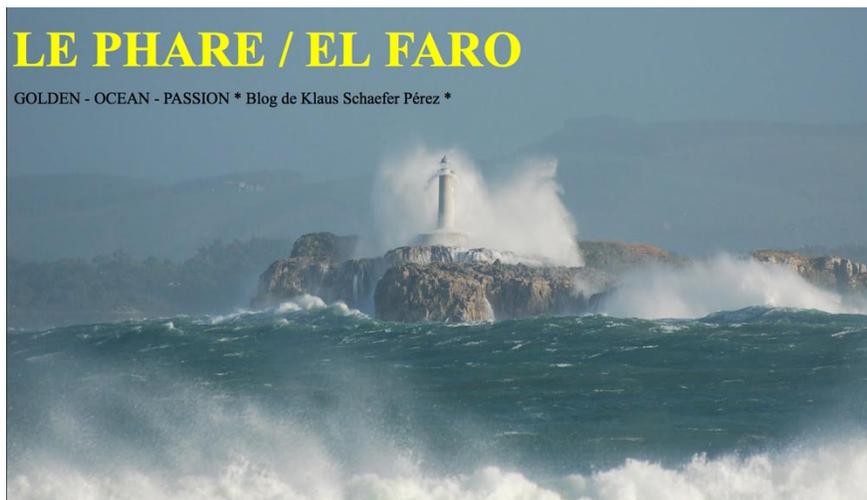
Collaboration outre-mer

(Par : Jean Cloutier)

En février 2013, j'ai reçu un message de l'Espagne. Un passionné de phares et de la mer en général ayant un blogue très intéressant me demandait des photos de phares du Canada. Il désirait illustrer un texte à propos des phares canadiens qu'il prévoyait écrire sur son blogue. Il n'a suffi que de quelques échanges sur Internet pour que nous nous liions d'amitié. Une semaine plus tard, il m'offrait d'écrire sur son blogue, à la façon d'un correspondant à l'étranger. Étant trop occupé pour avoir mon propre blogue, j'ai trouvé la proposition très intéressante. Depuis, mon ami Klaus Schaefer Pérez ajoute régulièrement de mes écrits à teneur maritime sur son blogue. Il vient de mettre en ligne un de mes textes à propos du pilotage d'hiver sur le Saint-Laurent.

Je vous encourage à mettre ce lien dans vos favoris et à aller régulièrement faire votre petit tour ! Son blogue se nomme : **LE PHARE / EL FARO**

<http://golden-ocean-passion.blogspot.com.es/>



La page Facebook de la route des phares

Depuis septembre dernier, entre chacun de nos *Bulletins des amis des phares*, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook pour y trouver des informations, des liens, nos capsules historiques et plus encore. Avec votre adhésion à cette page, nous devrions atteindre bientôt les 1 000 « J'aime ».

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



Nous vous souhaitons une belle saison estivale
accompagnée de la visite d'au moins un des phares du
Saint-Laurent !

Si vous avez des commentaires, suggestions, témoignages, corrections, ajouts, textes
ou photos qui sont appropriés pour la prochaine parution, vous pouvez nous les
transmettre à :

Jean Cloutier

graphare@mediom.qc.ca

Comité du Bulletin des amis des phares :

Jean Cloutier
Patrick Matte
Marie-Christine Payette

Révision linguistique :
Marie-Christine Payette

