



# Bulletin des Amis des phares



No : 11 Automne, 2010



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



## À l'aube du 10<sup>ième</sup> anniversaire

C'est en effet le 22 janvier 2001 que l'organisme voyait le jour officiellement. La Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent est issue d'une idée de quelques gestionnaires de phares (Gérald Dionne du phare de l'Île Verte, Jean Bédard du phare du Pot-à-l'Eau-de-Vie et de Serge Guay du phare de Pointe-au-Père). C'est lors d'une rencontre avec le Québec maritime, un organisme de commercialisation internationale pour le produit touristique des régions du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie, de la Côte-Nord et des Îles de la Madeleine que l'étincelle s'est produite!

L'idée maîtresse était de réunir les efforts isolés de chacun pour en arriver à la commercialisation d'une Route des phares, un produit qui serait facilement exportable et qui profiterait à tous ceux qui mettent en valeur ce patrimoine maritime unique. Par la suite, Madame Blandine Poirier du phare de Pointe-à-la-Renommée, Robert Gilbert pour le phare de l'Île Rouge et André Nadeau du phare du Pot-à-l'Eau-de-Vie sont venus s'ajouter à Messieurs Dionne et Guay pour former le premier conseil d'administration. Depuis cette rencontre, les objectifs ont été élargis et la Corporation est devenue un organisme sans but lucratif voué à la conservation et

à la mise en valeur des phares. Les principales réalisations de la Corporation sont nombreuses! Plusieurs outils ont été élaborés pour promouvoir les visites de phares. Mentionnons, entre autres, le dépliant de la Route des phares accessibles qui a été distribué depuis 2004 et la coupole des phares qui présentait sept maquettes de phares accessibles dans le Bas-St-Laurent et la Gaspésie et qui a été présentée dans plusieurs salons.

Au niveau de la sensibilisation du grand public et des intervenants à la cause de la protection des phares, un site internet a été créé dès le début de la corporation et il a été refait en 2010. Un colloque sur l'avenir des phares du Québec s'est tenu à Rimouski du 19 au 21 novembre 2003. De plus, une exposition de maquettes de phares du monde a été montée à l'Institut maritime de Rimouski pendant l'été 2005. Nous avons depuis l'automne 2005, un bulletin de nouvelles de phares qui est produit 2 fois par année et qui est distribué le plus largement possible. Une carte des amis des phares a été mise sur pied afin d'amasser un peu de fond pour supporter les activités de la corporation. La carte permettait aussi l'accès gratuit à certains phares et a été remplacée par le Passephares en 2010. Toutes ces actions ont fait en sorte que notre organisme se soit mérité un prix lors de la tenue des Grands prix du tourisme régionaux en 2006.

C'est donc dix années bien remplies que nous avons derrière nous.

Longue vie à la Corporation de gestionnaires de phares!



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

## Assemblée Générale 2010

(Par : Jean Cloutier)

Quoi de mieux qu'une bonne assemblée générale pour s'encourager et planifier ensemble nos interventions concertées dans le dossier de la session des phares Canadien. Cette rencontre mémorable a eu lieu au centre de ski du Mont-Comi, dans les terres en arrière de Pointe-au-Père, le premier novembre dernier. Nous étions 19 participants et représentations 15 stations de phares. De plus nous avons eu la chance d'avoir parmi nous M. Donald Moffet de Pêches et Océans Canada. Ce dernier nous a très bien vulgarisé la loi S-215 avec ses enjeux et l'échéancier à respecter. Pour la première fois, nous avons la visite de Mme Lise Cyr de Parcs Canada, représentant plusieurs phares administrés par cet organisme. Elle a aussi participé à la discussion, étant donné que la session des phares c'est aussi l'affaire d'Héritage Canada et par le biais, de Parcs Canada.

Plusieurs sujets ainsi que le résumé de la dernière saison de chacun des phares ont été échangés. Les discussions ont aussi permis d'identifier certains problèmes communs à plusieurs phares. Entre autres, comment s'assurer que les touristes vont se payer une visite du phare ? Souvent, ils ne font qu'arrêter, prendre une photo, faire un petit pipi et les voilà repartis ! Pourtant ces stations de phares sont intéressantes à visiter et il n'en coûte presque rien pour faire la visite. Alors pourquoi sont-ils si pressé de quitter les sites de phares ? Pour aller au Rocher Percé ? Ils ont tout leur temps, le caillou ne partira pas de là ! Nous devons vérifier si le même phénomène existe sur la rive Nord et ensuite nous allons nous pencher sur la question et essayer de trouver une solution.

Le conseil d'administration qui n'a pas changé même si deux postes étaient en élection, a déjà commencé à travailler pour

préparer une rencontre spéciale qui aura probablement lieu en février ou mars 2011. Cette réunion sera spécifiquement pour aider chaque représentant de phare à monter les documents requis pour la nomination des phares dans le cadre de la loi S-215. Tous les gestionnaires de phares seront contactés en temps et lieu. D'ici là, il serait bon que chacun imprime les documents et informations et commence à préparer son dossier.

Site internet suivant : [www.parcscanada.ca](http://www.parcscanada.ca)

Onglet: patrimoine culturel sur la bande de gauche et vous trouverez un lien Les phares patrimoniaux du Canada



Assemblée générale 2010  
(Photo : Jean Cloutier)

Votre Conseil d'administration :

**Président :** Peter Noreau  
Phare du Cap au Saumon

**Vice-Président :** Serge Guay  
Phare de Pointe-au-Père

**Trésorier :** Pierre-Yves Bourgault  
Phare du Pilier de Pierre

**Administrateur :** Arlette Fortin  
Phare de Cap Madeleine

**Administrateur :** Jean Cloutier  
Phare de l'Île Verte



## Thalassa en visite au Québec

(Par : Jean Cloutier)

Le 14 septembre dernier, l'équipe de reporters et caméraman de la célèbre émission maritime française, *Thalassa* est descendue au phare du Cap au Saumon. Le hasard faisant bien les choses, cette journée-là, je pilotais un navire en montant pour Québec et j'approchais le Cap au Saumon au moment de leur arrivée. Comme à l'habitude, lors de mon passage, je communique avec mon ami Peter Noreau, le gestionnaire de ce phare soit par radio ou par criard de brume. Mais là, c'était différent. Il fallait que *Thalassa* enregistre notre conversation radio étant donné que la brume ne leur permettait pas de filmer mon navire. Par la suite ils ont filmé cette station de phare de toutes les façons imaginables en plus d'interviewer Peter sur différentes questions à propos des phares du Saint-Laurent.



(Thalassa au phare de l'Île Verte)  
(Photo : Jean Cloutier)

Après avoir mis dans la boîte le site du Cap au Saumon, Peter a escorté l'équipe de cameramen jusqu'au phare de l'Île Verte. Cela semble facile, mais c'est toute une logistique ! Le traversier de Rivière-du-Loup à Saint-Siméon venait d'interrompre le service la veille pour des travaux de réfection à son quai de la rive Sud, ce qui obligea toute l'équipe à utiliser trois traversiers où ils en ont profité pour filmer

tout ce qui a un lien avec la mer. Une première traverse pour le Saguenay suivie de la traverse Escoumins à Trois-Pistoles, et la journée suivante, car les marées n'adonnaient pas, c'est avec le bateau taxi qu'ils sont finalement arrivés sur le site où tout a débuté, il y a 200 ans ! Là encore, chaque petite parcelle du site du phare de l'Île Verte a été filmée de tous les côtés, et le plus important ... nos commentaires sur la situation des phares sur ce long fleuve pas si tranquille. Le départ de l'île a été précipité, car il ne fallait pas manquer la marée ! Le grand reporter Jérôme Laurent avait quand même réussi, malgré les contraintes, à prendre toutes les images qu'il désirait ! L'équipe de *Thalassa* a poursuivi son périple vers la Nouvelle-Écosse et ensuite la Colombie-Britannique. Je sais, ce n'est pas à côté ! Mais je suppose qu'ils ont du budget et que nous aurons droit à un super reportage complet pan canadien.



(Des images du phare bicentenaire)  
(Photo : Jean Cloutier)

La raison de leur visite était cet éditorial mal véhiculé par les médias faisant état de la vente des phares Canadien par le Gouvernement. Pratiquement tous les pays sont pris avec ce casse-tête de phares excédentaires depuis l'avènement





de la navigation électronique et des systèmes de positionnement par GPS et DGPS. Le problème est que Pêches et Océans Canada a un budget pour l'entretien des aides à la navigation incluant les lumières, mais pas nécessairement pour les monuments historiques qui supportent ces lumières. Donc le choix est simple, soit que les phares dépérissent par manque d'entretien, soit qu'ils sont cédés à des organismes qui vont les entretenir et les garder accessibles au public. Dans plusieurs des cas, il y a déjà des municipalités, des regroupements ou individus seuls qui sont à la tâche et font le boulot, même si ces phares ne leur appartiennent pas. Le processus est enclenché et la cession des phares se fera. *Thalassa* était donc intéressé à venir filmer quelques stations de phares au pays et d'avoir les commentaires des bénévoles qui déjà entretiennent ces sites de notre patrimoine maritime. Bravo et merci à Jérôme Laurent et son équipe de *Thalassa* pour leur belle visite !

Pour le moment, nous ne savons pas la date de diffusion, mais ça devrait être entre février et avril 2011.



(Jean Cloutier et le cameraman)  
(Photo : Jérôme Laurent)

## La saison 2010 à Pointe-au-Père

En 2010, le Site historique maritime de la Pointe-au-Père a fêté ses 30 ans!

C'est Parcs Canada qui est propriétaire du phare et des bâtiments de la station mais c'est notre organisme qui en assure la gestion depuis les tous débuts.



Photo : Le phare de Pointe-au-Père vu du périscop de recherche du sous-marin Onondaga

Depuis l'ajout du sous-marin Onondaga à notre offre en 2009, le site a connu une augmentation exceptionnelle de son achalandage. En 2010, nous avons accueilli un total de plus de 78 000 visiteurs. L'offre fait en sorte que les visiteurs peuvent soit faire la visite des 3 attraits ou bien n'en visiter qu'un seul ou même en combiner deux. La grosse majorité, plus de 90%, de notre clientèle provient de l'extérieur de la région. Le choix de prendre le forfait complet est donc celui qui se fait le plus souvent! Cependant, c'est 33 % de nos visiteurs qui ont visité le phare et ses dépendances soit plus de 27 000 personnes! Une autre saison qui se termine en beauté!





Bien que la notion de patrimoine maritime soit relativement nouvelle, la sauvegarde des phares demeure un sujet d'actualité et ne date pas d'hier. En plus d'être des témoins historiques locaux incomparables, les phares ont grandement contribué au développement industriel de plusieurs nations. Pour ces raisons, nous nous devons de les préserver et de les mettre en valeur.

Dans cette optique, la Corporation de l'Île aux Perroquets (CÎP) a été créée afin de **protéger et de mettre en valeur la station de phare de l'île aux Perroquets** en collaboration avec l'Agence Parcs Canada, propriétaire du site. La mission de cet organisme à but non lucratif est d'en faire découvrir son importance historique, son patrimoine maritime ainsi que ses caractéristiques particulières qui font d'elle un attrait touristique de premier plan pour la Minganie.

De plus, c'est avec fierté que la CÎP adhère comme membre officiel de La Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golf du Saint-Laurent.



L'organisme est convaincu que l'expertise des gestionnaires membres contribuera à

l'aboutissement de ce projet tant attendu de la communauté locale.

La plus à l'ouest des îles de l'archipel de Mingan, l'île aux Perroquets, se situe à environ 5 km au large de la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan. Elle demeure le premier obstacle rencontré par les navigateurs arrivant dans le chenal nord

d'Anticosti. Elle doit son nom au fameux perroquet de mer : le macareux moine et est le lieu idéal pour l'observation d'oiseaux marins nicheurs. Cette île s'est vue dotée d'un phare en 1888 et fut d'abord gardée par l'illustre comte Henry de Puyjalon. Son patrimoine culturel relève d'une importance particulière pour la région de la Minganie. Toutefois, les bâtiments composant cette station de phare sont actuellement dans un état critique : il est donc nécessaire de les restaurer.

La Corporation de l'Île aux Perroquets (CÎP) mène actuellement une campagne de financement afin de mener à bien son projet. Il est prévu que tous les bâtiments de la station de phare seront restaurés de manière à préserver leur authenticité architecturale. Une exposition témoignant de l'histoire de l'île et de son importance dans l'aide à la navigation pour la Côte-Nord prendra place dans le criard à brume. La maison du gardien et celle de l'assistant gardien serviront de lieu d'hébergement dans lesquelles 7 ou 8 chambres seront disponibles. La quantité restreinte de chambres offertes permettra la tranquillité tout en assurant une protection du lieu et de son environnement.

L'ensemble des interventions se fera dans l'optique du développement durable et de l'intégrité écologique. La CÎP est consciente qu'il faudra veiller à un équilibre entre le développement et la préservation de cet environnement unique et s'enthousiasme à l'idée de relever ce défi. Pour plus d'informations ou pour contribuer financièrement à la réalisation du projet, contactez :

Audrey Beauchemin

Télécopieur : 418-949-2166

[ile.perroquets@gmail.com](mailto:ile.perroquets@gmail.com)

[www.ileauxperroquets.blogspot.com](http://www.ileauxperroquets.blogspot.com)

878, chemin du Roi  
Longue-Pointe-de-Mingan (Québec)  
G0G 1V0





(Phare de l'Île aux perroquets, Photo : A. Carpentier)

## La Roche-à-Veillon et le SS Canadian

(Par : Jean Parent)

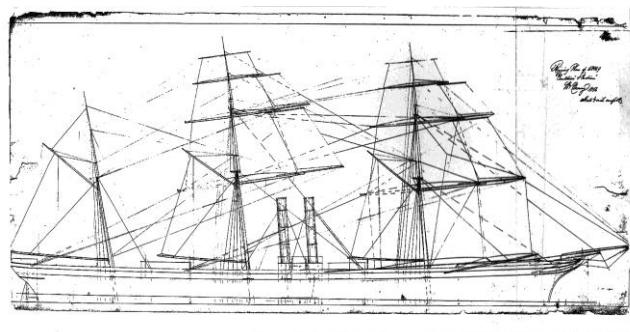
À quelques encablures au sud du Pilier de Pierre, en face de Saint-Jean-Port-Joli, une épine rocheuse, à peine visible à marée haute, apparaît sur les cartes britanniques sous le nom d'*Algernon Rock* que les marins canadiens surnomment *Roche Avignon*. Les marins canadiens se disaient souvent lorsqu'ils étaient dans les parages : « *Il faut veiller la roche* » d'où le nom de *Roche-à-Veillon*. On dit également que le nom de Roche-à-Veillon serait une corruption de Roche Avignon, désignation venue elle-même de Roche Algernon.

C'est sur cette épine rocheuse que le paquebot « *SS Canadian* » s'éventra le 1<sup>er</sup> juin 1857 peu après minuit. Ce paquebot était présenté comme le premier paquebot du Saint-Laurent digne de ce nom. Il faisait la fierté de la *Montreal Ocean Steam Ship Company* qui deviendra la célèbre *Allan Line*. Premier vapeur à hélice de l'Atlantique Nord à porter deux cheminées, il pouvait également naviguer à voile. Mais ce naufrage eut malgré tout le mérite de hâter l'érection d'un phare sur le rocher Algernon en 1876<sup>1</sup>.

(1) Pierre Métivier, *La perte du Canadian*, Le Magazine Maritime No. 9 été 1997. et No. 10 Aut. 1997

Avant de voir la petite histoire de ce phare disparu, jetons un coup d'œil sur la construction de ce paquebot légendaire, sur son histoire et de son empannage sur la Roche-à-Veillon.

Selon les normes du temps, le *Canadian* est un gros navire et ses lignes empruntées aux plus racés voiliers de l'époque lui confèrent une impression de puissance et de vitesse.



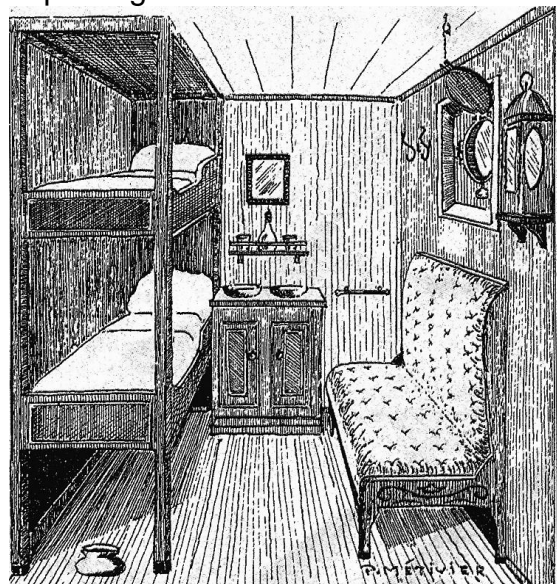
(Plan du S.S. *Canadian* fait en 1854.)

Construite aux chantiers britanniques de William Denny & Brothers de Dumberton en Écosse, sa coque de fer jaugeant 1 764 tonnes est propulsée par une seule hélice à trois pales entraînée par une machine à vapeur de deux cylindres. Vitesse de croisière : dix nœuds. Long de 277 pieds par 33 de largeur, le *Canadian* est gréé en trois-mâts barque pour la navigation auxiliaire à la voile. Des cabines individuelles minuscules mais confortables peuvent accueillir 80 passagers en première classe et des dortoirs à lits superposés offrent le passage à 350 immigrants. Le grand salon, d'une longueur de 58 pieds, qui sert aussi de salle à dîner, est luxueux pour l'époque : des boiseries sculptées dans le style cathédral, des miroirs, du velours en abondance et des peintures d'artistes de renom, donnent à cet appartement la chaleur et le confort qui forcent l'admiration





des passagers.



( Esquisse de l'intérieur d'une cabine.)  
(Illustration : Pierre Métivier)

« Les cabines sont des modèles de confort et d'élégance. À tous les égards, elles offrent ce que l'on peut désirer de mieux sur un navire : du luxueux sofa recouvert de velours aux couchettes moelleuses, des miroirs aux lampes et aux bassins de porcelaine pour la toilette. Ces cabines mesurent sept pieds et trois pouces de longueur sur huit pieds et six pouces de largeur, et les deux couchettes font deux pieds de largeur » (Dumbarton Herald, 7 septembre 1854).

Lancé le 13 juillet 1854, le *Canadian* effectue son voyage inaugural en direction de Québec le 16 septembre suivant. Notons qu'il est le premier paquebot à hélice sur l'Atlantique Nord à porter deux cheminées.

À peine amorcée, sa carrière est interrompue brusquement par la guerre de Crimée qui éclate en Europe. L'Amirauté britannique a un urgent besoin de transports de troupes rapides et toutes les grandes compagnies maritimes de l'empire voient leurs meilleures unités détournées vers ces nouvelles fonctions. Donc, le *Canadian* a été réquisitionné en décembre

1854. Malgré cette interruption de service sur le Saint-Laurent, la compagnie Allan va de l'avant et fait construire trois nouvelles unités qui, une fois la guerre terminée, se joindront au *Canadian* sur le service de ligne laurentien.

Le 24 janvier 1856, il est de retour pour la navigation commerciale et effectue le voyage Glasgow-Boston-Montréal. Enfin, le 7 mai 1856, il reprend son service régulier sur le Saint-Laurent. La flotte de navires Allan peut maintenant offrir des liaisons régulières bien structurées avec un départ simultané de chaque côté de l'Atlantique à tous les 15 jours.

La saison 1856 se terminera sur une note fâcheuse pour le *Canadian*. Le dimanche 4 novembre, le navire s'échoue sur l'Île Blanche en face de Cacouna. Les passagers et la malle sont recueillis par le vapeur *Advance* et conduits à Québec.

On réussira à dégager le navire de sa fâcheuse position quelques jours plus tard. Heureusement, les dommages sont minimes. Lors de l'enquête de la Maison de la Trinité à Québec sur l'accident, le pilote du Saint-Laurent, François Gaudreau, 34 ans, de Cap-Saint-Ignace, sera reconnu coupable de négligence et son permis de pilote révoqué pour un an<sup>2</sup>.

(2) Pierre Métivier, La perte du *Canadian*, Le Magazine Maritime, No.9, été 1997

**Dans le prochain numéro**, un survol de son empannage sur la Roche-à-Veillon et les essais de renflouage. Dans le numéro suivant, nous verrons l'histoire du phare de la Roche-à-Veillon et, dans un autre numéro, les recherches pour trouver l'épave et les plongées sur ce qui reste du *SS Canadian*.

## Le Musée Maritime du Québec



(Par : Jean Cloutier)



(L'entrée principale du Musée Maritime du Québec)  
(Photo : Jean Cloutier)

Près d'une année de travaux intensifs a été nécessaire pour redonner une nouvelle vie au Musée Maritime du Québec. L'intégration des bâtiments et des styles tout en gardant un aspect maritime de la nouvelle portion de l'entrée principale, est tout à fait réussi. Félicitations au MMQ !

Pourquoi parler du Musée Maritime du Québec dans notre Bulletin des amis des phares ? Pour diverses raisons ! Tout comme nous, cet organisme est dévoué à conserver et mettre en valeur les richesses du patrimoine maritime Laurentien. De plus, le MMQ a collaboré étroitement avec les amis du Port-Joli pour l'élaboration et l'installation des panneaux d'interprétations du phare du Pilier de Pierre. Vous pouvez les consulter le long de la route des navigateurs à quelques kilomètres du musée. Le Musée possède aussi quelques lentilles de phares leurs permettant d'aborder ce sujet lors de diverses expositions. Ils ont présentement le projet de remonter une lentille de deuxième ou même premier ordre qu'ils possèdent dans leur collection depuis le tout début du musée. Cette lentille dont la provenance est inconnue, mais possiblement d'un phare d'Anticosti est présentement en pièces détachées, et plusieurs heures de travaux seront nécessaire pour reconstruire ce casse-tête

et en faire une pièce maîtresse de leur collection.

## Que deviennent les phares du Saint-Laurent ?

(Par Pierre-Yves Bourgault)

La Corporation des gestionnaires de phares de l'Estuaire et du Golfe du Saint-Laurent s'est donné pour mission de faire la promotion afin d'assurer la conservation de la quarantaine de phares qui subsistent dans le Saint-Laurent. Pour ce faire la corporation crée des liens entre les différents gestionnaires ce qui permet l'échange d'informations et d'expertises.

Plusieurs phares ont été pris en main par des corporations privées, par des municipalités, par le gouvernement du Québec (Pointe-des-Monts) par Parcs Canada ou par le Ministère des affaires indiennes et du nord (Corrosol). Dans ces cas précis avec des miracles d'ingéniosité et de débrouillardise on réussit avec difficultés à les maintenir dans un relatif bon état.

Plusieurs sont toujours considérés comme des aides à la navigation et sont dépendants du Ministère de Pêches et Océans. Des ententes sont conclues entre le MPO et les différents gestionnaires, souvent le MPO apporte un soutien minimum à l'entretien du phare, la tenue en état des dépendances (maisons, hangars) est effectué par la corporation.

Il est cependant une classe de phares que je qualifierais d'orphelins ceux qui sont situés sur des îles et quasi abandonnés. Tous n'ont pas la chance d'avoir un conservateur comme la Société Duvetnor qui a restauré le phare du Pot à l'Eau de Vie face à Rivière-du-Loup, ou encore celui de l'Île-Verte le plus ancien maintenu en état par une corporation. Un des plus





vieux celui du Pilier de Pierre, face à St-Jean-Port-Joli, a également été préservé grâce aux efforts des Amis du Port-Joli avec l'aide du MPO.

Un des phares emblématique du Saint-Laurent est cependant laissé à lui-même avec un strict minimum d'entretien, il est pourtant toujours en service actif. Il s'agit de l'Île Rouge, ce phare a été érigé en 1848 avec de la pierre importée d'Écosse du même type que celle du Pilier de Pierre érigé en 1843. D'ailleurs l'intérieur des deux phares est similaire sauf la lanterne actuelle du Pilier de Pierre qui fut reconstruite après un incendie, mais à l'origine elle était semblable à celle de l'Île Rouge. Là s'arrête la comparaison bien qu'au premier regard les tours se ressemblent. Celle de l'Île Rouge est unique par son architecture, elle est dotée de trois cordons de pierres servant à éloigner l'eau de la maçonnerie et son allure est remarquable.



(L'Île Rouge et son phare)

Il s'agit d'un élément incontournable du patrimoine maritime Canadien et Québécois. Et pourtant, il est quasi à l'abandon, un peu de peinture et d'entretien lui redonnerait fière allure.

La corporation sait également que lors de la construction du phare, on a dû excaver à une vingtaine de pieds dans le sol afin d'assurer la stabilité du phare. Au cours des années, cette stabilité fut compromise par les mouvements du sous-sol et il est impérieux que des travaux de stabilisation soient effectués pour que le phare demeure debout.

On apportera comme argument que le site

est difficilement accessible et que peu de gens s'y rendent. C'est vrai, mais des milliers de gens l'admirent chaque année : équipage de navire étranger, croisiéristes de navire, randonneurs aux baleines, plaisanciers, etc.

Alors qu'en Europe et sur la Côte Est Américaine on entretient les phares, ici on les laisse à l'abandon. Quelle image les divers paliers de gouvernements envoient-ils aux étrangers quand à la préservation du patrimoine maritime?

Par contre, on protège le patrimoine religieux, les édifices historiques, les gares ferroviaires, les oiseaux qui vivent sur les Îles où sont situés les phares. Une loi du Ministère de la Culture et des communications et de la Condition féminine, protège même les épaves de plus de cent ans qui souvent on fait naufrage à cause de l'absence de phares à l'époque. On ne peut ni y plonger ni y faire de prélèvement sans permis et le tout est strictement encadré.

N'oublions pas que tout a commencé par la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. Ceux qui ont développé ce pays sont venus par bateaux et les phares ont été érigés pour assurer leur sécurité. Depuis l'avènement des moyens modernes (GPS, DGPS, AIS, etc.) et l'abandon des gardiens de phares, il y a environ 50 ans, plusieurs phares ont carrément disparus, ont été démolis ou été incendiés. Que restera-t-il de ceux qui seront là dans cinquante ans si rien n'est fait ? Actuellement, les gens qui transitent par le Saint-Laurent, peuvent apercevoir dans le Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent, et ce sur une courte distance, les phares de l'Île Bicquette, de l'Île-Verte, de l'Île Rouge, du Haut Fond Prince, du Cap de la Tête au chien, et du Cap au Saumon. Dans cette seule section, il se trouve une petite partie de l'histoire maritime du Québec mais pour combien de temps



encore ?

Si on revient à l'Île Rouge, la corporation est consciente que les dépendances ne sont pas d'époque, mais que le phare lui l'est. Sa structure mérite d'être conservée, c'est une part de notre histoire au même titre que les autres phares restants qui ont tous une petite histoire qui vaut la peine d'être préservée.



Phare de l'Île Rouge.

(Gravure Phare de l'Île Rouge)

(Livre : Le Saint-Laurent Historique, Légendaire et Topographique, 1906)

Il y a bien la loi S215 adoptée par le parlement en 2008 pour la protection des phares patrimoniaux. Elle a pris effet en 2010, mais ses modalités d'application sont encore mal connues et le temps presse dans certains cas.

La corporation aimerait bien connaître les intentions de nos divers paliers de gouvernements au sujet de la conservation des phares du Saint-Laurent. Ces phares sont situés sur le territoire de municipalités de la province de Québec et du Canada. À l'origine des ententes furent conclues entre ces trois paliers de gouvernements. Aussi, il est très important de connaître leur avis et leur intention, c'est ce que la corporation à l'intention de leur demander, dans le but de voir ce qui peut être entrepris à court terme pour sauver cette partie de notre patrimoine que sont les phares...

Au cours des années, des études ont été effectuées sur la condition des phares du Saint-Laurent (entre autre, en mars 2003) et furent effectuées avec différents partenaires soit les gouvernements du Québec et du Canada. Aucun résultat probant n'a découlé de cette étude. Le temps presse, les éléments climatiques font leurs œuvres, peut-être serait-on rendu aux actions concrètes. Quelles sont les intentions de nos dirigeants ?

## Pour voir des feuilles ou des phares ?

(Par : Jean Cloutier)

Vous arrivez de voyage? Vous avez fait une petite croisière en eaux intérieures ou dans les canaux d'un autre pays? On vous a sûrement montré des châteaux, des maisons de gens célèbres et des coins de paysage ahurissants ! Saviez-vous qu'il y a le même genre de produit touristique ici sur le Saint-Laurent?



(Journal Le Soleil 25 septembre 2010)

Dans le cahier voyage du journal Le Soleil du 25 septembre dernier, un publiereportage a attiré mon attention. C'est la compagnie de croisières et d'expéditions aux baleines AML qui annonçait leur nouveau produit : une croisière de Montréal à Tadoussac. Comme de raison ils ventent les couleurs d'automne, la ville de Québec avec son château et les



baleines à l'entrée du Saguenay. Toutefois sur 4 photos illustrant le texte, 2 d'entre elles montraient des phares du Saint-Laurent et de plus ils n'ont même pas pris la peine de les identifier. En introduction une splendide photo du phare du Cap au Saumon et dans le cahier nous pouvons voir le pont du navire à proximité du pilier-phare du Haut Fond Prince.

**CE SONT NOS CHÂTEAUX DU SAINT-LAURENT !** Les diamants du fleuve qui montrent la voix aux navigateurs depuis le début de la colonie ! Pour ceux qui ont eu la chance d'observer ces tours blanches aux chapeaux rouges, vous avez sûrement remarqué que depuis une dizaine d'années plusieurs d'entre elles ont passé de l'état de site abandonné et non entretenu à celui de superbe belle station de phare ayant repris vie. Cela ne s'est pas fait par magie. Une poignée de gens bénévoles fourmille autour de ces stations de phares pour leur redonner leurs lettres de noblesses et le minimum d'entretien qu'elles méritent. Des gens passionnés, du jus de bras et beaucoup de temps et d'argent investi est habituellement la recette appliquée à chacun de ces phares. Mais pourquoi n'y a-t-il pas de commanditaire ? En 2008, j'ai eu la chance de piloter sur le Saint-Laurent, le voilier français BELEM. Un monument historique flottant qui a été construit en 1896. J'ai demandé au capitaine, comment ils arrivaient à financer l'entretien et les opérations du navire. La formule est simple; une fondation. Mais pas une fondation comme ici, où monsieur tout le monde envoie un \$20 pour se donner bonne conscience. Une fondation avec un seul donateur, dans leur cas, ce sont les caisses d'épargne (Françaises). Ce principe serait probablement applicable ici aussi. Il y a bien dans la province, différents bâtiments avec les noms de leurs compagnies commanditaires. Pourquoi aucune compagnie n'accueille un phare sous son aile? Certes, parce que ce n'est pas payant d'investir dans le

patrimoine! Même le gouvernement doit se faire tirer l'oreille pour injecter quelques sous pour l'entretien de nos monuments historiques, les phares inclus. Mais en attendant, les bénévoles sont là et gardent les phares avec la même détermination que celles des anciens gardiens de phares, tandis que les croisiéristes admirent les phares blancs et rouges qui se découpent sur un fond de feuillage d'automne. Mon ami Peter du phare du Cap au Saumon me disait que si il recevait 10¢ pour chaque flash de caméra lorsqu'un navire de passagers passe devant son phare, cela financerait les travaux et entretien pour plusieurs années !

### **Station de phare de l'île Verte**

Par :Nicole Picard, présidente  
de la Corporation des maisons du phare de l'île  
Verte

Septembre 2009. : Branle-bas de combat à la station de phare de l'île Verte. Que se passe-t-il? Ce sont les travaux de peintures extérieures des deux maisons ainsi que la réfection de la toiture du hangar qui commencent. Ces travaux s'inscrivent à l'intérieur du projet de conservation et mise en valeur du site du phare de l'île Verte présenté par la Corporation des maisons du phare de l'île Verte à différents organismes : Tourisme Bas-Saint-Laurent, MRC Rivière-du-Loup, CLD, SADC, ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, Développement économique Canada, auxquels s'ajoutent la contribution du milieu, de la municipalité Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, de la fondation Les Gardiens du phare de l'île Verte, et un emprunt de la Corporation des maisons du phare. Un chantier de 284 772 \$ dont l'objectif est d'améliorer les infrastructures d'accueil pour les touristes qui visitent le site du phare ainsi que l'amélioration de l'offre d'hébergement des deux maisons, celle du gardien et celle de son assistant.





Depuis 1996, la Corporation des maisons du phare de l'île Verte gère le site du phare qui comprend la maison du gardien (1959), la maison de l'assistant-gardien (1959), un garage (1966), la cabane à pétrole (1894) et deux poudrières (poudrière sud, 1894, poudrières nord, 1856). Elle offre de l'hébergement dans les deux maisons sous la formule coucher déjeuner, soit 9 chambres en tout. La municipalité Notre-Dame-Des-Sept-Douleurs, propriétaire des lieux, en a confié la gestion à la corporation. Toutefois, le phare et la cabane du criard appartiennent encore...et pour combien de temps, au gouvernement fédéral.

Âgées de 50 ans, la maison du gardien et celle de l'assistant-gardien montraient des signes de grande fatigue. Les revenus générés par l'hébergement n'étaient pas suffisants pour entreprendre des travaux d'importance afin d'améliorer le confort des chambres et le service à la clientèle.

Les recherches effectuées sur l'histoire du phare et de ses gardiens, la préparation des festivités des fêtes du 200<sup>e</sup> anniversaire du phare, célébré en 2009, et l'enthousiasme de l'équipe du comité du 200e nous ont confortés et donné l'élan pour monter un projet de conservation et de mise en valeur du site. Au fur et à mesure nous découvrons l'histoire de notre bien-aimé, il devenait essentiel d'en faire connaître l'importance dans l'histoire maritime tant au niveau régional qu'au niveau provincial et national et d'en assurer la survie.

De son côté, le garage construit en 1966 avec les matériaux de la démolition de la grange. La famille Lindsay qui habita ce site pendant quatre générations, exploitait une ferme pour les besoins de la famille. Ce garage a servi de lieu d'entreposage jusqu'en 2009. Nous l'avons bichonné afin d'y tenir la majorité des activités du 200<sup>e</sup> anniversaire du phare. Malgré son état assez « lamentable » et la toiture qui

colait, et il a plu beaucoup à l'été 2009, nous avons réalisé tout le potentiel d'animation de ce lieu. Ainsi, avec la collaboration de l'agente de développement rural, nous avons patiemment complété maints et maints formulaires, répondant à chacune des spécificités des organismes sollicités. Quelques mots qui représentent de longues heures de recherches, de démarches et d'écriture...

Nous voulions repeindre l'extérieur des maisons, rénover les portes et fenêtres, rafraîchir le mobilier et la décoration des chambres et des pièces d'accueil afin d'améliorer notre offre de service en hébergement. La transformation du garage en salle multifonctionnelle comblera le besoin d'espace pour l'accueil des touristes, la tenue d'expositions, de conférences...et de rencontres pour la population de l'île. Cette salle pourra recevoir une soixantaine de personnes. Un lieu privilégié pour y tenir des rencontres de formation et de réflexion. Enfin, la réfection extérieure des deux poudrières, la conception d'un site Web et l'ameublement pour la salle multifonctionnelle complètent la liste des améliorations rendues nécessaires afin de renforcer l'attrait du site.



(Poudrière nord, photo : N. Picard))

À l'hiver 2009, le programme de Partage des frais du gouvernement fédéral, géré



par Parcs Canada, a été porté à notre connaissance. Le gros lot, pensions-nous. Ne manquant pas d'optimisme, nous avons demandé à une firme d'architectes de nous aider à monter un dossier beaucoup plus complet afin de répondre à toutes les exigences de ce programme, et ce, à partir du projet déjà monté. Un volumineux dossier a été déposé au printemps 2009 : premier refus. Deuxième dépôt à l'automne : deuxième refus. Pendant ce temps, nous recevions des réponses positives des autres organismes sollicités. Au cours de l'été 2010, le financement était complété. Comme le proverbe le dit si bien « Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras » ; nous avons décidé d'aller de l'avant et de planifier les travaux et d'octroyer les contrats.



(Mme. Blais et M. d'Amours et M. le Maire Delage)  
(Photo : Jean Cloutier)

Ce qui nous a amené de la visite rare à l'île : une ministre et deux députés. En effet, en août la ministre Marguerite Blais, responsable des Aînés, est venue souligner l'adhésion de la municipalité Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et celle de Sainte-Rita au programme Municipalité amie des aînés. Le député de Rivière-du-Loup, monsieur Jean d'Amours, représentant de la ministre Christine Saint-Pierre, a fait l'annonce de la subvention de

45, 200 \$ du Ministère de la Culture, des Communications et de La Condition féminine.

Plus tard en août, le député fédéral Bernard Généreux est venu s'enquérir de l'état des lieux dans le cadre de la loi S-215 et a fait l'annonce officielle le 21 octobre de la subvention de Développement économique Canada de 139,038 \$.

Ce projet marque une première phase, la deuxième étant l'aménagement d'un sentier d'interprétation, le développement de l'exposition actuelle, la rénovation de la bâtisse à l'huile et celle de l'intérieur des poudrières. Vous entendrez parler de nous bientôt, car nous préparons une levée de fonds pour financer une partie des travaux nécessaires pour actualiser ce deuxième volet de notre programme de rénovation, de conservation et de mise en valeur du site du phare de l'île Verte.

## **Il y a encore de l'espoir! La lumière brille.....**

Un petit mot pour vous dire qu'on est encore utiles, nous, les Phares du Québec. Le 12 novembre, mon phare qui possède une petite lumière avec son code ne fonctionnait plus. Cette panne était due aux fréquentes interruptions de courant par Hydro-Québec.

Que ne fut pas ma surprise, lundi matin, de recevoir un téléphone de Pêches et Océans qui me signalait cette panne. Dans la soirée du samedi 13 novembre, deux navires les avaient avisé que Cap Madeleine était hors service. Merci aux navigateurs!!!

Arlette  
Phare de Cap Madeleine.

## **Parcs Canada entreprend des**



## interventions majeures sur plusieurs de leurs stations de phare.

Au cours de l'année 2010, quatre stations de phare sous la responsabilité de Parcs Canada ont bénéficié de travaux importants pour la rénovation des bâtiments.

### Réserve de parc national de l'Archipel-de-Mingan

**La station de phare de la Petite-île-au-Marteau** marque l'entrée du port de la municipalité de Havre-Saint-Pierre située à peine à 4.3 km. En 1915, on érige une maison-phare sur la pointe sud de la petite île et dès 1917, on y construit le bâtiment de la corne de brume. À la maison-phare succéderont graduellement la maison de l'assistant gardien (1952), le phare de béton (1955), la maison du gardien (1965) et un garage (1969). Cette station est entièrement automatisée depuis 1976, année de la construction de la tour à claire voie. Le plus vieux bâtiment de la station à avoir été préservé jusqu'à nos jours est celui du signal de brume.

Au cours de l'été 2010, Parcs Canada a entrepris d'importants travaux de réfection sur l'ensemble des bâtiments. ***Vous trouverez en pièce jointe au présent Bulletin des amis des phares, un document montrant l'évolution des travaux qui se sont déroulés au cours de l'été.***

De son côté, **l'île aux Perroquets** est située à environ 5 kilomètres de Longue-Pointe-de-Mingan. Malgré sa petitesse, l'île abrite une station de phare depuis 1888. Aujourd'hui, on y retrouve encore un phare construit en 1951, le bâtiment du criard de brume (1960), les résidences du gardien et de l'assistant gardien (1951) ainsi que plusieurs dépendances, comme trois hangars en bois, un poulailler et une

réserve. L'automatisation complète de la station a été finalisée au début des années '80.

Au cours de l'année, Parcs Canada a complété l'élaboration des plans et devis pour la rénovation des bâtiments et s'est associé à un partenaire du milieu, La Corporation de l'île aux Perroquets, pour développer un partenariat visant la conservation, la mise en valeur et la gestion de ce site important pour la réserve de parc national de l'Archipel-de-Mingan. À ce titre, vous trouverez un article dans ce présent bulletin qui stipule les raisons d'être de cet organisme du milieu.

### Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent

**La station de phare de Cap-de-Bon-Désir** est située à environ 5 km à l'est de la municipalité de Grandes-Bergeronnes, région de la Manicouagan, le long de la route 138. Sa position avancée sur le fleuve Saint-Laurent a amené l'érection d'installations d'aides à la navigation, composées d'un phare en béton (1958), les résidences du gardien et de l'assistant gardien (1958), un bâtiment pour le criard de brume (1958) et quelques structures ayant servies pour l'automatisation (1971). La station a été complètement automatisée en 1982.



(Cap-de-Bon-Désir, Photo : Éric Lebel)

À l'été 2010, Parcs Canada a entrepris une véritable cure de jouvence en accomplissant plusieurs travaux de





réfection à l'extérieur et à l'intérieur de plusieurs bâtiments. L'extérieur du phare et des deux résidences ont été complètement repeints. Des travaux de réfection ont été commencés à l'intérieur des deux résidences et seront complétés pour le printemps 2011. Une équipe de travail se penche actuellement sur un nouveau concept d'expérience du visiteur et vise à avoir en place une nouvelle présentation des thématiques pour la saison touristique de 2011.

**La station des feux d'alignement de Pointe-Noire** existe depuis 1875. Les feux ont été reconstruits en 1911, en 1952 et finalement en 1977. Il s'agit d'une véritable sentinelle dressée sur le Saguenay. Par l'alignement de ces feux, les navigateurs repèrent l'axe exact du chenal à suivre pour mettre le cap sur le Saguenay. Outre ces amers dans le paysage, le site comprend la maison du gardien (1958), celle de l'assistant gardien (1948), le bâtiment de la corne de brume (1945), un hangar à bateau (1953) et des structures mises en place au moment de l'automatisation (1979).



(Pointe Noire, Photo : J.Cloutier)

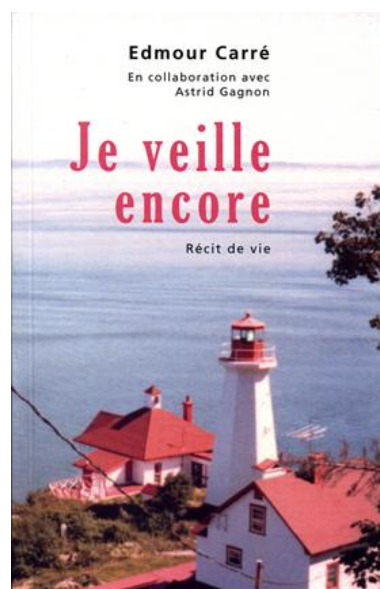
Ce site géré par l'unité de gestion du Saguenay-Saint-Laurent connaît également une phase de rajeunissement. Plusieurs travaux ont été entrepris sur les parements extérieurs des bâtiments et

l'ensemble sera complété pour le printemps 2011. Une équipe de travail de Parcs Canada renouvellera le concept de mise valeur dont les visiteurs pourront se prévaloir en 2011-2012

## Un livre pour Noël qui s'en vient !

(Par : Jean Cloutier)

Tout comme moi, vous collectionnez les livres dont les sujets sont les phares ou les gardiens de phares ? Vous avez sûrement remarqué qu'il n'y en a pas beaucoup et lorsqu'on en trouve un, c'est un chercheur ou un historien qui l'a écrit. Ou pire encore, l'histoire se passe toujours sur une station de phare américain ou européen. Pourtant nous avons une multitude de phares qui bordent notre fleuve et chacun de ces phares est rempli de récits et d'anecdotes.



(Le livre de M. Edmour Carré)

Dernièrement, j'ai eu le plaisir et la chance de mettre la main sur un livre passionnant raconté par un vrai gardien de phare ! Le livre « **Je veille encore** » du gardien de phare à la retraite Edmour Carré. Il nous raconte simplement son enfance, son père, gardien du phare du Cap au Saumon, ensuite il poursuit avec ses débuts comme assistant gardien. Plus tard, il s'exile sur l'Île d'Anticosti avec sa petite famille. Une vie pas toujours facile !



Son récit continu jusqu'à son retour comme gardien où il avait commencé, au phare du Cap au Saumon. Finalement il aborde l'automatisation des phares auquel il a participé comme technicien avant de prendre une retraite bien méritée. C'est un livre débordant de sincérité, riche en anecdotes et souvenirs que vous allez apprécier ! Je l'ai dévoré en une soirée et je vous le recommande ! Il n'est pas trop gros et se glisserait très bien dans un bas de Noël pour les fêtes qui approchent ! Vous pouvez vous le procurer auprès de l'auteur pour la modique somme de \$24.00 (Il se fera un plaisir de vous le dédicacer !) en allant imprimer le bon de commande sur le

## Un PASSEPHARE dans le bas de Noël?



(Votre PASSEPHARE !)

site Internet suivant :  
[www.1001vies.ca/phare.html](http://www.1001vies.ca/phare.html)

### LA CROISIÈRE DES PHARES

La corporation des Amis du Port-Joli, qui fait la promotion pour la sauvegarde du patrimoine maritime dans la région de Saint-Jean-Port-Joli, organise encore cette année en collaboration avec les **Croisières Jacques-Cartier** la croisière des Phares. Le départ est prévu pour 7h00 le matin du 31 juillet 2011, au quai de Saint-Jean-Port-Joli direction l'entrée du Saguenay le trajet couvrira les deux rives et l'on pourrait voir tous les phares de ce secteur même ceux qui ont disparu, seront mentionnés et commentés. Donc départ à 7h00 A.M. et retour en soirée, vers 19h00.

#### Deux repas à bord, le prix :

**Adulte :** 107.00 \$.  
**Enfants 6 à 12 ans :** 51.00 \$  
**5 ans et moins :** 25.00 \$

**Billets :** Jean Parent  
(418) 598-6147  
Johanne Grenier  
(418) 598-7553  
Mario Vachon  
(418) 598-6790

Le Passephare est un nouvel outil qui a vu le jour à l'automne 2009. Inspiré du format et de l'allure d'un passeport canadien, il présente une vingtaine de phares de l'estuaire et du golfe du St-Laurent qui sont membres de la Corporation des gestionnaires de phares. Pour les sept phares qui sont accessibles aux visiteurs au Bas-St-Laurent et en Gaspésie (Ile Verte, Pointe-au-Père, Matane, Cap Madeleine, La Martre, Pointe-à-la-Renommée et Cap des Rosiers) l'entrée est gratuite sur présentation du Passephare. La dizaine d'autres phares ne sont pas accessibles comme tels pour une visite mais sont situés sur des sites qui le sont. Quand c'est possible, le détenteur du Passephare pourra faire étamper la page du phare où il se trouve.

Le Passephare est un outil qui favorise les visites sur les sites de phares et en vous le procurant vous contribuez à soutenir la cause de la protection des phares du Québec. Il remplace la carte des « Amis des phares » et est valide pour une période de 2 ans à partir de la date de l'achat.

**Coût : 30\$**





Le Passephare est disponible dans les 7 phares qui offrent l'entrée gratuite et à la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent.

1034 rue du Phare

Rimouski, Qc

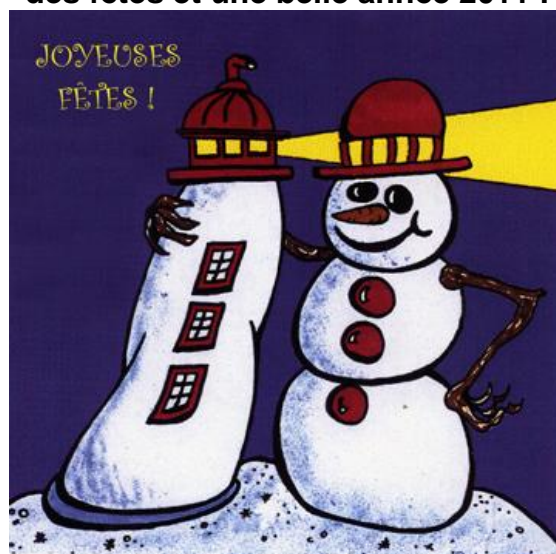
G5M 1L8

## Un phare en Mer !

La tempête du lundi 6 décembre dernier, combinée aux grandes marées du mois a ravagé la Côte-Nord, le Bas Saint-Laurent ainsi que la Gaspésie. Un océanographe du Service hydrographique du Canada a même déclaré qu'une telle situation ne s'était pas produite depuis près d'un siècle dans la région de Rimouski. Au phare de Pointe-au-Père, la prédiction de la marée était de 14.8 pieds, mais elle est montée à 18 pieds, transformant ce phare côtier en phare en mer ! Voici quelques photos de notre ami Serge Guay, directeur du Site historique maritime de la Pointe-au-Père.



**Nous vous souhaitons un joyeux temps des fêtes et une belle année 2011 !**



### Pour Le prochain Bulletin

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

Jean Cloutier

Phare de l'Île Verte

[graphare@mediom.qc.ca](mailto:graphare@mediom.qc.ca)

