



Bulletin des amis des phares



No : 12 Printemps, 2011

Pour ce faire, ce ministère doit intégrer pleinement les considérations patrimoniales dans son cadre de gestion immobilière.



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



Le BEÉFP

(Par : Jean Cloutier)(*)

Dans le cadre de la loi S-215, il était recommandé de faire une petite description historique et architecturale de nos stations de phare. Étant donné que nous ne réinventons pas la roue (de bateau), la majorité d'entre nous ont utilisé les rapports du «BEÉFP» comme document de travail. Mais qu'est-ce que le «BEÉFP»?

Le BEÉFP, c'est l'acronyme pour : Bureau d'Examen des Édifices Fédéraux du Patrimoine, qui a comme mandat spécifique d'aider les ministères à protéger leurs édifices patrimoniaux conformément à la politique.

Presque tous les ministères fédéraux possèdent des édifices qui peuvent à un certain moment avoir une valeur patrimoniale. Dans notre cas, le ministère concerné est Pêche et Océans Canada et les structures potentiellement patrimoniales sont les phares. Leur responsabilité est alors de gérer les biens immobiliers dont ils ont la garde en fonction de leur mandat et de leurs objectifs opérationnels tout en préservant le caractère patrimonial des édifices désignés : «Classé» ou «Reconnu».

Le maintien du caractère patrimonial des édifices fédéraux du patrimoine est de la plus haute importance car ceux-ci sont des témoins clefs de notre histoire. C'est la raison pour laquelle il est essentiel que les ministères gardiens mettent en place des mesures de gestion appropriées pour le préserver. C'est aussi pourquoi ils doivent tenir compte de ce caractère patrimonial lorsqu'ils planifient des travaux sur des édifices fédéraux désignés.

Mais comment ça fonctionne ?

Premièrement tous les ministères incluant Pêche et Océans Canada doivent faire évaluer par le «BEÉFP» les édifices de 40 ans et plus dont ils ont la gestion afin d'en déterminer la valeur patrimoniale. Elle permet de déterminer le niveau de désignation : soit «Classé», «Reconnu» ou «Non Désigné». La valeur patrimoniale des édifices fédéraux est évaluée selon les facteurs suivants:

- Les associations historiques: thématique, personnage ou événement et histoire locale.
- L'intérêt architectural: conception esthétique, fonctionnelle, exécution et matériaux, concepteur.
- Les qualités environnementales: emplacement, cadre, point d'intérêt.



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

Pour obtenir le statut d'édifice fédéral du patrimoine «Classé», qui est la plus haute désignation patrimoniale à être accordée aux meilleurs exemples du patrimoine bâti du gouvernement fédéral. Il faut obtenir entre 75 et 135 points (sur un total de 135). Le plus haut pointage, toutes catégories a été obtenu par l'édifice central du parlement du Canada à Ottawa avec 129 points sur un total possible de 135. Le phare classé ayant le plus haut pointage est : Chantry Island en Ontario avec 103 points tandis que le plus haut pointage au Québec a été obtenu par le phare de Cap des Rosiers avec 92 points.

(Phare de Cap des Rosiers, Pêches & Océans Canada)

Pour qu'un édifice soit «Reconnu», la



seconde désignation patrimoniale à être accordée aux édifices qui comptent parmi les meilleurs exemples d'édifices au Canada et qui possèdent des valeurs patrimoniales importantes, doivent obtenir entre 50 et 74 points. Au Québec, le phare reconnu ayant le plus haut pointage est le pilier phare du Haut Fond Prince avec 71 points. Nous remarquons que l'âge de l'édifice a peu d'incidence sur sa reconnaissance car ce phare est le plus jeune de notre fleuve.

L'édifice sera non désigné s'il obtient une cote inférieure à 50 points. Il n'y a aucune obligation particulière pour ces édifices.

Par la suite le ministère concerné doit respecter et préserver le caractère patrimonial de ces édifices fédéraux. Il doit consulter le BEÉFP avant de procéder à toute intervention susceptible d'altérer la valeur patrimoniale d'un édifice fédéral «Classé» ou il doit obtenir des conseils de conservation appropriés avant de procéder à toute intervention qui aurait un impact sur le caractère patrimonial d'un édifice fédéral du patrimoine «Reconnu».

L'agence Parcs Canada est quand à elle responsable de la commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC), l'organisme qui recommande les désignations historiques nationales au ministre responsable. Par exemple, nous avons sur le Saint-Laurent, quatre phares ayant la désignation «Classé» par le BEÉFP. Soit les phares de : Cap-des-Rosiers avec 92 points, Pointe-au-Père, pointage de 77, l'Île Verte, pointage de 76 et l'Île du pot à l'eau-de-vie avec un pointage de 75. Parmi ces quatre phares, seulement les trois premiers ont aussi été désigné «Lieu historique national» par la commission des lieux et monuments historiques nationaux du Canada.

Avec un tel système, nous pourrions croire que nos bâtiments patrimoniaux sont à l'abri et bien protégés. Mais ce n'est pas toujours le cas. Le problème avec ces reconnaissances historiques, c'est qu'il n'y a pas de budget rattaché à ce principe de préservation du caractère patrimonial ! Pêches et Océans Canada doit consulter le BEÉFP avant de procéder à toute intervention sur un phare classé, mais il n'y a rien qui oblige le ministère à absolument faire des interventions. Donc laisser tomber ces monuments en ruine ne semble pas aller à l'encontre du règlement ! C'est pourquoi nous avons des phares



«classés» et «reconnus» sur le Saint-Laurent qui, sans l'intervention des bénévoles et des gestionnaires de phares, seraient maintenant dans un piteux état comme pour le phare de l'Île Rouge, portant un édifice «Reconnu» avec un pointage de 68.

(*)(Selon le Manuel de référence du Bureau d'Examen des Édifices Fédéraux du Patrimoine. Parcs Canada 2009)

POINTE-DES-MONTS 181 ANS PLUS TARD

(Texte et photos par : Lorrain Boucher)

L'usure du temps nous fait vieillir. Ainsi en est-il pour le phare et les bâtiments du site historique de Pointe-des-Monts.

L'état critique du phare, de la maison du gardien, de la poudrière, de l'entrepôt et du pigeonnier amène la SODEC, propriétaire du site patrimonial à intervenir afin de remettre en bon état tous les bâtiments.

En 2009, un premier mandat est donné à l'architecte Hélène Thibeault pour un diagnostic santé des bâtiments.

En 2010 un autre mandat est donné à la firme Brière, Gilbert & Associés, architectes pour produire un rapport concept préliminaire sur le projet de réfection et de restauration du site et la préparation des plans et devis. En décembre 2010, un contrat est octroyé à la firme Cegerco de Chicoutimi pour l'exécution des travaux. C'est plus de un million et demi de dollars qui sera investi par la SODEC pour la remise à neuf du site historique. Ainsi du début avril à la fin octobre 2011 les travailleurs seront sur les lieux et la quiétude habituelle qui règne sur l'îlot en sera perturbée par le bruits des outils électriques et pneumatiques.

Les bâtiments retrouveront leur air de jeunesse et la tour ressemblera à une nouvelle mariée avec plein de nouveaux

trésors à découvrir sous sa belle robe blanche et rouge.

En effet, en même temps, la Corporation du phare a confié à la firme Train d'Enfer le renouvellement de l'exposition sur les 7



étages de la tour. La mise en place débutera à l'automne 2011 et sera terminée pour l'ouverture de la saison touristique 2012. Nous soulignerons aussi les 100 ans de la maison du gardien – 1912-2012 – par la présentation d'un menu à la salle à manger adapté à l'évènement. Pour la saison 2011, la visite du phare ne sera pas permise à cause des travaux car il a fallu enlever toutes les pièces de l'exposition.

Nous tenons à souligner que la visite des lieux se fera quand même avec une tournée des autres bâtiments et la présentation du documentaire "La sentinelle". L'opération de la maison du



gardien se fera comme d'habitude avec la location des 4 chambres et le service de salle à manger avec nos spécialités de fruits de mer et produits du terroir. La maison du gardien aura déjà fait peau neuve pour l'ouverture de la saison en juin étant donné qu'elle est la première à être restaurée.

De nouvelles activités seront ajoutées sur le site pour l'an prochain. Nous vous en reparlerons. D'ici là, nous vous souhaitons une bonne saison touristique et passez nous voir quand même cet été.

Les nouveautés au Site historique maritime de la Pointe-au-Père!

(Par : Annemarie Bourassa)

Du 11 juin au 10 octobre

Cet été, du lundi au jeudi, l'abri des pilotes revivra à Pointe-au-Père. En effet, les animateurs Albéric Gallant et Robert Gélinas seront tout l'été à l'abri des pilotes, au pied du phare de Pointe-au-Père. Ils parleront du métier de pilote, de son importance dans l'histoire du Québec et de la difficulté de naviguer sur le fleuve Saint-Laurent. Les visiteurs auront la chance d'entendre parler d'histoire et de marées,

de goûter aux biscuits de marin et d'apprendre à faire de beaux nœuds, première étape dans l'apprentissage de la mer.

De plus, ce sera la première saison du



« Café de la timonerie ». Depuis le début du printemps, le pavillon d'accueil du sous-marin Onondaga a été agrandi à son extrémité nord. C'est à l'étage de cet agrandissement que sera installé le restaurant. Il porte bien son nom car les visiteurs auront la sensation d'être à bord d'un navire! Il sera opéré par Kalinka Pouilly, fille de Serge Pouilly restaurateur bien connu à Rimouski et elle même de plus en plus connue! Alors ne ratez pas, dès le début de l'été, l'occasion de venir vous restaurer tout en admirant la splendide vue que permet le « Café de la timonerie » situé sur le quai de Pointe-au-Père, à Rimouski.

Du côté de l'*Empress of Ireland*, le site historique a fait faire une maquette à l'échelle d'un des 2 moteurs à quadruple expansions dont le navire était équipé. La maquette fait près de 4 pieds de haut et elle fonctionne! C'est un bijou de précision et



un outil merveilleux pour comprendre comment fonctionnait ce genre de système de propulsion. Rappelons que l'*Empress of Ireland* a fait naufrage dans la nuit du 29 mai 1914, au large de Ste-Luce-sur-mer et que cette tragédie a fait 1012 victimes. La maquette est installée dans le Musée *Empress of Ireland* et sera accessible dès l'ouverture du site le 11 juin !

Pour terminer, ne ratez pas la première édition de **Cap à l'Est, le fleuve en fête**, qui se tiendra les 8, 9 et 10 juillet prochains. Cette fête maritime est organisée par la Station nautique Rimouski-Mitis, dont fait partie le site



historique. Ce dernier est d'ailleurs bien impliqué dans l'événement. Le cœur de la fête tournera autour de 2 courses de voiliers. La première est « Les 24 heures



de Rimouski “ et la deuxième “La Route Rimouski-Anticosti”. Autour de ce volet nautique, viendront se greffer plusieurs activités à saveur maritime qui s'adressent à la famille. Allez visiter le site Internet www.cap-a-lest.com pour y voir la programmation qui comprend plusieurs temps forts comme le spectacle de Claire Pelletier présenté le samedi soir, en collaboration avec La fête des chants marins de St-Jean-Port-Joli www.chantsmarins.com

Alors, que ce soit pour une première visite ou non, il y aura de quoi plaire à tous à Rimouski cet été!

Un vent de fraîcheur au phare de l'Île verte !

(Texte et photos par : Jean Cloutier)

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). Elle offre de l'hébergement dans les deux maisons sous la formule coucher-déjeuner, soit 9 chambres en tout.

Les débuts de la Corporation ont été assez difficile car il fallait rafraichir les maisons en piteux états afin d'accueillir des touristes. Beaucoup de bénévolat par les verdoyants (Résidents de l'Île Verte) ainsi que des dons de meubles et autres équipements ont permis d'ouvrir les

maisons du phare de l'Île Verte. Au fil des années, avec des faibles profits et toujours beaucoup de bénévolat, nous avons quand même apporté quelques améliorations. Toutefois les chambres demeuraient déshabillées et un peu vieillottes. Des méchants changements étaient nécessaires !

Suite aux festivités du 200ième anniversaire du phare en 2009, le second dossier d'importance était donc de rajeunir et procéder à des améliorations majeures du site, des maisons, des chambres et des autres pièces des maisons accessibles au public. La fin de la dernière saison



touristique a marqué les débuts des travaux. Premièrement les extérieurs des deux maisons ont été traités et repeints par un spécialiste. Les travaux se sont poursuivis tout l'hiver. Toutes les chambres ont été refaites, les cuisines, les salles de bain, la salle à manger etc... Peinture, ameublement et des rideaux neufs partout, des petits réfrigérateurs dans les plus grandes chambres etc ! Il ne manque que la décoration finale avec, entre autres, une reproduction d'époque, autocollante qui sera installée au-dessus de chaque tête de lit. Nous venons certainement de monter d'une étoile dans le coeur de notre clientèle!

Ce projet marque une première phase. La deuxième étant l'aménagement du terrain et du site. Déjà les poudrières ancestrales ont eu les soins d'un maître maçon et le



ferblantier devrait passer bientôt pour leur toiture. Le sentier d'interprétation, le développement de l'exposition actuelle, la rénovation de la bâtisse à l'huile et celle de l'intérieur des poudrières sont à venir.



Vous entendrez donc 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.

Un peu d'histoire au Phare de Cap Madeleine

(par : Arlette Fortin)

À l'automne de 1867, au cours de violentes tempêtes, deux navires font naufrage près de Madeleine. Le premier, le brigantin "Swordfish" en route pour Halifax, frappe un rocher de plein fouet à L'anse Pleureuse et se fend en deux. L'autre, un



brick nommé "Woodstock" fait naufrage à Manche d'Épée le 10 décembre 1867. Les quelques rescapés ont les pieds et les mains gelés, car il fait ce jour-là un froid sibérien et les gens des alentours ont beaucoup de difficulté à opérer le sauvetage .

C'est sans doute ce qui pousse les autorités gouvernementales à bâtir une tour sur la pointe du Cap Madeleine et à y installer une lumière et un criard, en 1871. Ce phare, actionné mécaniquement, est d'abord mis sous la garde de M. Philippe Savage (frère d'un conseiller législatif) auquel succédera celui que les gens appellent le père Lavergne. Puis c'est le gendre de M. Lavergne qui prendra la relève, aidé de son épouse Léda



Lavergne, dernière descendante de cette famille.

Il ne sera pas sans intérêt de trouver ici la lettre que M. François Sasseville a écrit le 22 février 1888 à l'honorable Geo.-E Foster, Ministre de la marine et des pêcheries à Ottawa, car elle nous renseigne avec éloquence :



«J'ai l'honneur de soumettre respectueusement à votre haute considération :

1. Que le Phare Cap Madeleine est une lumière tournante placée sur le bord du cap, à l'exposition de toutes tempêtes dans une tour d'au moins 50 pieds de hauteur;

2. Que par le fait de son élévation, cette tour qui n'a que 18 pieds de diamètre à sa base et qui est retenue par 4 haubans, branle beaucoup lors des nombreuses et fortes tempêtes qui sévissent sur nos côtes;

3. Que pendant ces tempêtes, le mécanisme faisant tourner la lumière est très sujet à se déplomber, au point que la lumière s'est arrêtée une fois ; ce qui est un grave inconvénient pour les bateaux;

4. Que ce grave inconvénient m'oblige d'exercer une surveillance de tous les instants, pendant de longues nuits d'automne, afin d'assurer la marche régulière du mécanisme;

5. Que cette tour est éloignée de ma résidence de plus de 3/4 d'arpent, ce qui rend de beaucoup difficile à surveiller qu'un grand nombre d'autres tours;

6. Que la surveillance exacte de ma lumière pendant la nuit, la garde des signaux et du télégraphe emploient tout mon temps et le jour et la nuit, à moins que ma femme soit employée elle-même au pavillon et au télégraphe;

7. Que le Phare cap Madeleine est un de ceux qui signalent le plus de bateaux;

8. Qu'il y a des gardiens qui, n'ayant pas plus d'occupations et moins de difficultés que moi sont logés plus commodément pour faire le même service de leur lumière, ont cependant un salaire de quatre cents piastres par an; ce qui n'est certes pas trop pour l'existence d'une famille ;

9. Que pour toutes ces raisons précitées , veuillez bien me permettre, Honorable monsieur, de vous prier respectueusement de vouloir m'accorder une augmentation de salaire de cent piastres.»

Les démarches de M.Sasseville ne furent pas vaines car il reçut son augmentation de salaire.

Maintenant revenons à aujourd'hui, pour la saison 2011, nous ouvrons nos portes dès le début de juin. Notre semaine d'activité se déroulera du 30 juillet au 7 août. Les services d'un archiviste bénévole (ma fille Julie hi,hi...) vont nous permettre de mettre en valeur notre collection d'anciennes cartes postales, il y en a quelques unes de phare. Maintenant ils nous restent à recevoir les visiteurs et passionnés des Phares. Bonne saison !

Le CSG Montmagny

(Par : Jean Cloutier)

Le CSG Montmagny était un navire à vapeur en acier et à hélice qui a été construit dans les chantiers de l'état à Sorel en 1909. Ce navire du Ministère de la Marine et des pêcheries avait 212.6 pieds de longueur, 34.8 pieds de largeur et 19,5 pieds de creux. Le 3 juillet 1910, on mit le Montmagny à la disposition de l'agence de Québec. Il a été employé exclusivement au transport des ouvriers et des matériaux de construction envoyés aux stations de phare du Fleuve Saint-Laurent, dans le détroit de Belle-Ile et dans la Baie des Chaleurs.

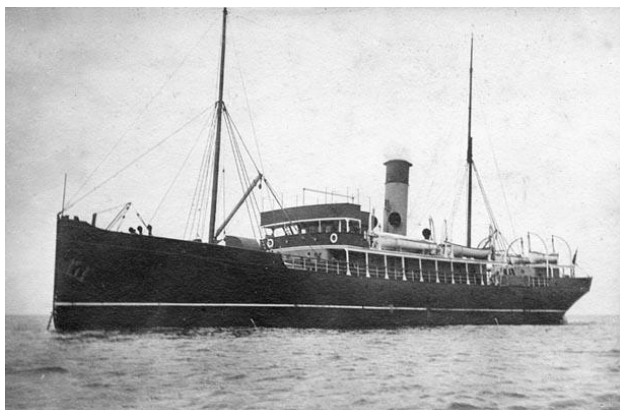
Habituellement, il était transféré à l'agence de Halifax vers la mi-décembre, pour tout l'hiver jusqu'au printemps. En 1914, lors d'un voyage de ravitaillement pour la côte de Gaspé, Terre-Neuve et Anticosti, il fut éperonné par le charbonnier Ligan et coula à pic juste en face de la ville qui lui avait donné son nom : Montmagny. Il y avait à bord deux familles de gardiens de phares et parmi les victimes il y avait les mères des deux familles, leurs 11 enfants et un membre d'équipage.



Le réalisateur Alain Vézina nous raconte cette histoire qui avait sombré dans l'oubli. Le titre de son documentaire est :

DANS LE SILLAGE DU TITANIC : L'HISTOIRE DU CSG MONTMAGNY.

D'une durée d'environ 50 minutes, le film devrait sortir à la fin juin 2011 lors d'un lancement officiel à Montmagny. La première partie du film porte sur le voyage du Montmagny sur le lieu du naufrage du Titanic et la récupération de quatre corps.



Ensuite, le film se concentre sur le naufrage du Montmagny en 1914 et la découverte de l'épave en 2010. Il faut préciser que cette découverte fut réalisée suite aux recherches de Monsieur Vézina et de son équipe pour le documentaire : Ils ont trouvé aux archives nationales la position du naufrage, position qui fut ensuite transmise aux hydrographes de Pêches et Océans Canada. C'est le 2 novembre 2010, jour de la fête des morts, que les sondes du bateau-sondeur Guillemot ont détecté l'épave du Montmagny.

Nous avons tous très hâte de pouvoir visionner ce documentaire.

La Roche-à-Veillon et le SS Canadian

(Par : Jean Parent)



Dans le dernier numéro, nous avons parlé de la construction du S.S. *Canadian* et de l'activité de ce paquebot de 1854 à 1857. Dans ce numéro, jetons un coup d'œil sur son dernier voyage, sur son empannage sur la Roche-à-Veillon et des essais de son renflouage.

La narration de son dernier voyage et de son naufrage a déjà été écrit par monsieur Pierre Métivier dont voici des extraits de ces textes.

« Le 20 mai 1857, le *Canadian* quitte Liverpool à destination de Québec, avec à son bord 117 passagers de première classe et 250 immigrants, les cales remplies à pleine capacité de marchandises diverses, notamment de nombreux sacs de courrier en provenance de l'Europe.

Au large de l'île Saint-Barnabé, le navire ralentit sa course puis s'immobilise. Il est aussitôt rejoint par une goélette qui se range le long de l'immense coque de fer : le pilote du Saint-Laurent, Jean-Léon Roy, 47 ans, de Saint-Michel-de-Bellechasse, monte à bord. À la hauteur du Bic, conformément à l'ordonnance de la Maison de la Trinité de Québec, le capitaine Ballantine confie la direction de son navire au pilote Roy, non sans s'être assuré au préalable de la sobriété et de la compétence de ce dernier. À minuit, Joseph Dutton, le second officier du navire, prend son quart sur la passerelle.



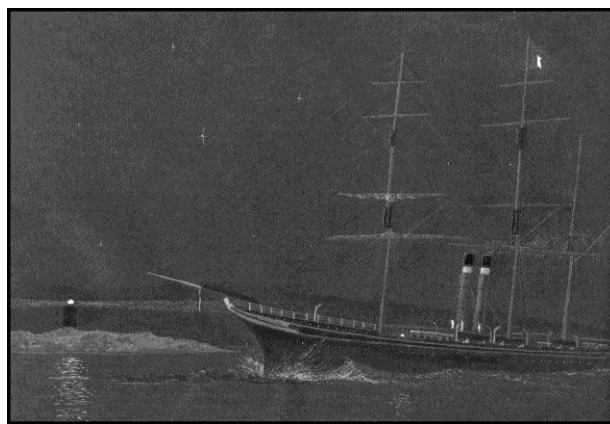
On vient tout juste de doubler le *Brillant*, un bateau-phare positionné depuis 1830 à l'entrée nord-est de la Traverse Saint-Roch. À mi-chemin entre le *Brillant* et le phare du Pilier de Pierre dont on aperçoit l'éclat au loin, le pilote confie au capitaine qu'il compte bien continuer à piloter à vue plutôt qu'au compas. La visibilité et l'état de la mer étant idéals.

Le second officier Dutton ne peut détacher son regard de la lumière du Pilier de Pierre qui éclate à toutes les minutes et demie et vers laquelle fonce le *Canadian*. Pour l'officier attentif à l'alignement de la lumière qui se découpe sur la sombre silhouette de l'île aux Oies derrière, il n'y a plus de doute possible, la course du navire est pour le moins erratique sinon dangereuse. Dutton ne peut s'empêcher de faire remarquer à M. Roy que jamais on n'est passé aussi au nord du chenal sud. Tenant compte des remarques de l'officier, le pilote effectue une abattée de quelques points sur bâbord et reprend rapidement son cap antérieur. Deux minutes à peine se sont écoulées depuis la dernière manœuvre que brusquement c'est la catastrophe. Une suite de chocs violents secoue le navire dont l'étrave se soulève hors de l'eau. Le navire, après s'être incliné sur bâbord,

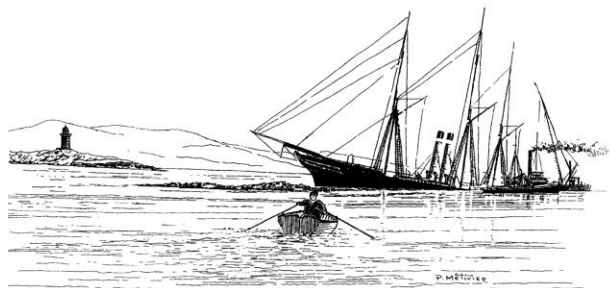
s'immobilise et roule de quelques degrés sur tribord.

Projeté violemment sur le pont, l'officier Dutton est trop commotionné pour réagir. Arrivant tout haletant sur la passerelle, le capitaine Ballantine se précipite sur le transmetteur d'ordres pour ordonner l'arrêt de la machine. Il réalise alors tout le tragique de la situation : son navire vient de s'empaler par l'avant sur l'*Algernon Rock* et l'arrière demeure en eau libre. La marée est à l'étape et, dans quelques minutes avec le baissant, le *Canadian* risque de couler par l'arrière, ou pire de chavirer sur le tribord.

Sur la côte du sud, la nouvelle de la tragédie se répand comme une traînée de poudre et le vapeur *Providence* est dépêché de L'Islet pour porter assistance aux naufragés. Les passagers de première classe et les sacs de courrier sont prudemment transbordés sur ce dernier pendant que les voyageurs de troisième classe sont accueillis à bord de l'*Eden*. Les deux navires prennent aussitôt le chemin de Québec qu'ils atteindront en fin de journée.



(Illustration : Pierre Métivier)
Figure 1 – L'empannage du *Canadian* sur la Roche-à-Veillon.



(Illustration : Pierre Métivier)
Figure 2 - Position du *Canadian*, débarrassé de ses vergues pour l'alléger.

Dès que le sort du *Canadian* est connu à Québec, le *Queen Victoria*, un puissant remorqueur à vapeur tout neuf (494 tonnes) est dépêché vers le *Canadian*. Toutes les manœuvres entreprises pour dégager le paquebot s'avèrent vaines et le *Queen Victoria*, tirant une gabarre remplie



de 100 tonnes de marchandises retirées des cales du navire pour l'alléger, en plus de bagages des passagers et des meubles du grand salon, regagne Québec. »¹

Les travaux sont menés rondement et l'optimisme règne au sein de l'équipe de sauveteurs lorsqu'une violente tempête réduit à néant tous les efforts déployés pour sauver le navire. Arraché au rocher par les éléments, le navire glisse de 15 pieds (4,6 m) sur l'arrière qui sombre dans 30 pieds (9,2 m) d'eau. Le *Canadian*, dont seule la proue émerge maintenant hors de l'eau, est déclaré perte totale et tout espoir de le sauver est abandonné.

Dans « Le Saint-Laurent historique, légendaire et topographique de Montréal à Pictou et à Chicoutimi sur le Saguenay » paru en 1906 sous la plume d'Alphonse Leclerc à la page 225 et dans le livre « Mémorial » d'Arthur Fournier en 1923 à la page 325, il est écrit que : « On coupa le bateau en deux et la proue fut montée à Québec ».

Quoi qu'il en soit, la perte du *Canadian* n'améliorait en rien la sombre réputation du Saint-Laurent qui demeurerait à l'époque une voie navigable suspecte à plus d'un capitaine. Elle eut malgré tout le mérite de hâter l'érection, en 1878, d'un phare sur l'*Algernon Rock*².

The image shows two newspaper advertisements for the sale of the steamship *Canadian* and its cargo. The left advertisement is titled "Sale of Steamship Canadian." and features an illustration of the ship. It details the sale of the ship's iron screw, spars, sails, rigging, chains, anchors, machinery, and other materials. The right advertisement is titled "Underwriters' Sale." and details the sale of the ship's cabin and other furniture, including beds, bedding, china, glass, earthenware, plated ware, table and other linen, cutlery, cooking utensils, carpets, sofas, couches, and c. The advertisements are dated October 15, 1857, and are published by Gillestpies & Co., Agents.

(Archives, Ville de Québec, Bibliothèque Gabrielle Roy)

Figure 3 – Numérisation de l'annonce de la vente.

Cette figure nous montre l'annonce parue dans le « Morning Chronicle (Quebec), sur la vente du bateau *Canadian* et toutes les composantes principales de ce bateau, ainsi que son contenu et une partie de la cargaison qu'il transportait.

Le SS *Canadian* n'a peut-être pas eu une longue vie de Liner, mais il fut le premier d'une flotte qui sillonna toutes les mers du monde. Son design, sa propulsion, son luxe établirent les normes des paquebots de luxe qui le suivirent et son naufrage, fit accélérer le lobbying visant l'amélioration du balisage du fleuve pour en accroître la sécurité.

Dans le prochain numéro, 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*.

Un motivateur hyper motivant !

(Par : Jean Cloutier & Peter Noreau, avec la collaboration de : Danielle Coulombe, Harold Moffet et Nicole Perron)

Son titre officiel est : «Agent de gestion à la direction régionale des ports pour petits bateaux et des services immobiliers pour

¹ 1 tonne = 1 000 kilogrammes.

² Extrait de *Magazine maritime*, Pierre Métivier, article *La perte du Canadian, premier paquebot du Saint-Laurent*, deuxième partie, n° 10, p. 10 à 14.



Pêche et Océans Canada.» Pour nous, il n'est pas seulement un gestionnaire des services immobiliers ou plutôt un gestionnaire des phares, il est le gestionnaire des gestionnaires de phares.

Malgré son titre long et impressionnant, il est très accessible. Nous avons tous eu à lui téléphoner à un moment ou à un autre pour lui raconter nos misères et nos problèmes avec nos phares. Et contrairement à un appel que vous faites à tout autre ministère, nous avons eu une oreille attentive à l'autre bout de la ligne. Quelqu'un qui cherche vraiment à nous aider, quelqu'un de Vrai !

Mais le connaissez-vous ?

C'est **Donald Moffet** ! Tous les gestionnaires de phares du Saint-Laurent ont ce nom en haut de leur liste des meilleurs amis.

Donald est l'aîné d'une famille de 4 garçons. Il a fait ses études comme technicien d'arpentage, ce qui ne l'empêchait pas d'être patrouilleur de ski au Mont Ste-Anne. Il a par la suite fait son entrée sur le marché du travail au Gouvernement Fédéral. Son emploi lui a permis de pouvoir rester en contact avec la nature car son nouveau bureau de travail était le fleuve St-Laurent.

En dehors du bureau et du fleuve, il est une personne qui aime être entouré de sa famille et ses amis. Père de 2 enfants, il a toujours été présent pour eux et les a toujours appuyés dans leurs activités ainsi que dans les études et leur cheminement personnel. Il est attentionné et toujours disponible pour aider. Bon motivateur, bon sportif, bon travaillant **et surtout un homme très positif**. Il ne voit que le bon côté des choses. Lorsqu'il est question d'activités sportives ou de plein air, ne demandez pas à Donald comment sont les conditions météorologiques, c'est toujours

beau et un temps superbe, (sans toutefois compromettre la sécurité). C'est tout simplement qu'il apprécie chaque instant ou moment que lui apportent les bienfaits de la nature. C'est son plein d'énergie qui se produit et de là apparaît son sourire d'enfant heureux.

Cette belle énergie contagieuse est très utile pour nous, gestionnaires de phare. Il y a presque 20 ans, Donald s'est vu confié le mandat global d'analyse des stations de phares. Un dossier un peu chaud, certains phares devaient être cédés rapidement et d'autres pouvaient être exploités par diverses organismes. C'est nous ça les diverses organismes ! Donald s'est approprié ce mandat avec passion et c'est pourquoi encore aujourd'hui, nous avons le plaisir de le côtoyer. Toutefois, avec le projet de cession des phares, bientôt peut-être, nous serons tous propriétaire de nos phares et n'auront plus à travailler avec



(Peter Noreau & Donald Moffet, Photo: J. Cloutier)

Donald. Il n'aura donc pas le choix de prendre sa retraite !

Il ne faut pas oublier que même s'il a l'air jeune et un forme, ça fait plus de 28 ans qu'il travaille pour Pêche et Océans Canada. Pour ce ministère, Il est un employé dévoué, attentif aux besoins des clients et très apprécié de tous. Pour nous il est un ami !



Un ex-gardien de phare se mérite un prix du patrimoine de Charlevoix.

(par : Jean Cloutier)

Afin de reconnaître et de promouvoir les réalisations qui contribuent à conserver et à mettre en valeur le patrimoine de la région de Charlevoix les MRC de Charlevoix et de Charlevoix Est organisent depuis quatre ans le concours :

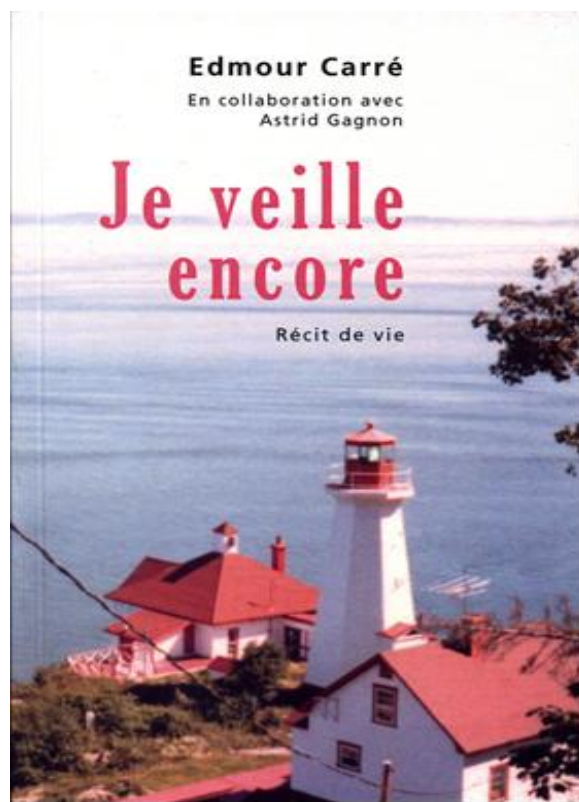
« Les prix du Patrimoine de Charlevoix »

La remise des prix de l'édition 2011 a eu lieu au Musée de Charlevoix le 7 avril dernier. Lors de cette rencontre annuelle, 8 lauréats ont été honorés dans trois catégories. Un des deux récipiendaires de la catégorie « Porteur de Traditions » était nul autre que l'ancien gardien de phare Edmour Carré. Un prix bien mérité pour avoir écrit son livre : « Je veille Encore » qui est un vibrant témoignage d'un métier disparu au Québec.

Par conséquent, le Musée de Charlevoix exposera cet été, une petite exposition mettant à l'honneur M. Carré, et le phare du Cap au Saumon. Vous êtes tous invités à aller apprécier ce porteur de traditions et même de vous procurer son livre sur place.

Pour ceux qui n'auront pas la chance de passer par Charlevoix, nous vous avons fait part du livre de M. Carré dans notre dernier Bulletin des amis des phares. Il y a eu dernièrement une réimpression du livre car la demande dépassait le peu de copies restantes. Ainsi, vous pouvez encore vous le procurer auprès de l'auteur pour la modique somme de \$24.00, mais ne tardez pas trop car il n'y aura peut-être pas d'autres impressions et c'est votre dernière chance. Vous n'avez qu'à imprimer le bon de commande sur le site internet suivant :

www.1001vies.ca/phare.html



(Le livre de M. Edmour Carré)

Histoire de conserver notre histoire !

(par : Jean Cloutier)

Pour faire suite à la belle histoire de l'ex-gardien de phare M. Edmour Carré, et sachant que le métier de gardien de phare n'existe plus sur le Saint-Laurent depuis 1988, j'encourage fortement les dernières personnes ayant côtoyé cette époque mémorable à écrire leurs mémoires. Ex-gardiens, épouses de gardien, enfants de gardien de phare, vous êtes aussi des porteurs de patrimoine ! Vous n'êtes pas obligé d'écrire un livre comme M. Carré, mais il y a sûrement une Société historique ou un musée régional dans votre coin de pays pour accueillir vos témoignages, histoires, souvenirs, photos et autres



documents relatifs à cette tranche de vie spéciale. Si vous n'arrivez pas à trouver un endroit pour archiver cette connaissance unique, vous pouvez communiquer avec moi et nous trouverons un centre d'archives ou un musée approprié.

Un autre bon livre !

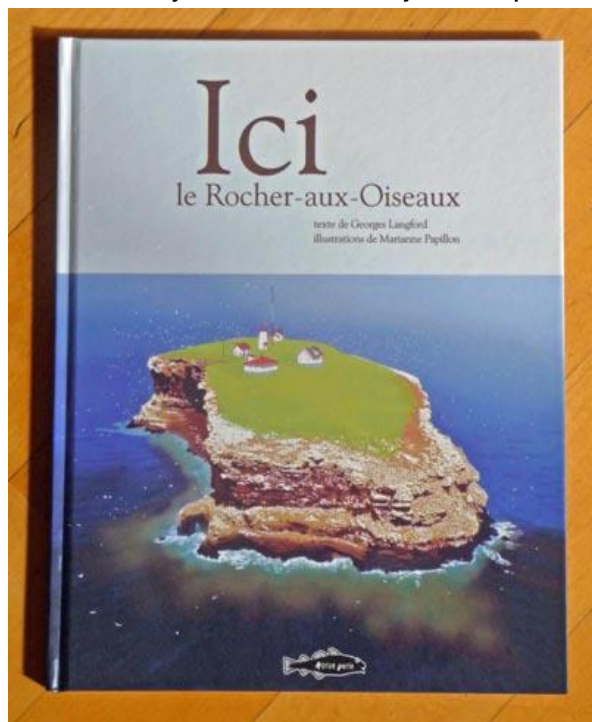
(par : Jean Cloutier)

Une autre belle découverte littéraire à propos d'un phare. Georges Langford et Marianne Papillon ont écrit et dessiné le livre : Ici le Rocher-aux-oiseaux. Ce livre est un beau récit superbement illustré entourant le phare mythique des Îles de la Madeleine, soit : le phare du Rocher-aux-Oiseaux. Ce n'est pas une bande dessinée, un roman ou un essai, c'est un beau mélange de tout ça en même temps. Je vous le recommande. Vous le trouverez dans toutes bonnes librairies.
ISBN-13 : 978-2-9809962-9-0

Lire les phares !

(par : Jean Cloutier)

J'ai toujours beaucoup de plaisir à lire un bon livre ayant comme sujet les phares,



bateaux-phares ou la vie des gardiens.

Toutefois ce n'est pas comme des romans et il ne s'en publie pas régulièrement. Depuis plusieurs années, j'ai quand même une solution de rechange. Je suis abonné à la revue :« LIGHTHOUSE DIGEST ».

Ce magazine spécialisé, publié aux États-Unis, arrive dans ma boîte aux lettres à tous les deux mois. Les sujets sont variés. Vous pourrez y lire, entre autres, des articles à propos des phares en danger de disparition, des groupes de bénévoles qui ont des projets de rénovations de phare, en plus des récits historiques de phares et d'événements maritimes. Les textes sont bien écrits et les photos superbes.

Il est intéressant pour un gestionnaire de phare ou toute personne ayant à cœur la sauvegarde de nos tours blanches et rouges, de voir et lire les témoignages de groupes de bénévoles américains, ainsi que d'apprécier leurs exploits de restaurations. C'est une bonne source d'inspiration pour tous ceux qui s'impliquent déjà sur une station de phare



du Saint-Laurent.

Malgré le fait que cette lecture mensuelle est américaine, vous allez être surpris de la quantité d'articles à propos des phares canadiens et des autres pays. Être capable de lire l'Anglais, serait le seul point négatif que je pourrais vous mentionner. Hé oui, seulement en langue anglaise et eux n'ont pas le plaisir de lire votre Bulletin



des amis des phares, qui est seulement en français.

Justement dans le dernier LIGHTHOUSE DIGEST, (may-june 2011), il y a un superbe article de 3 pages à propos du phare du Rocher aux oiseaux.

Vous pouvez vous informer ou vous abonner en visitant leur site Internet : [www. LighthouseDigest.net](http://www.LighthouseDigest.net)

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 pourra voir tous les phares de ce

secteur et 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



(Votre PASSEPHARE !)

Le Passephare



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

Coût : 30\$

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 peut 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.

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

Reconnaissez-vous ce phare ?

Dans le prochain Bulletin des amis des phares, je vous donnerai le nom et des informations à propos de ce mystérieux phare du Saint-Laurent.

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

Bonne saison estivale à tous !

