



Bulletin des Amis des phares



No : 14 Printemps 2012

La cession des phares et la loi S-215 Résumé de la situation

(Par : Jean Cloutier)

(Collaborateur : Peter Noreau)

Pour ne pas être mal cité sur le sujet, je vais commencer par vous faire une liste de citations provenant du rapport sénatorial et par la suite mon commentaire personnel suivra. Donc dans ce document officiel datant de mars 2011, nous pouvons y lire :

1. (À la page : 01) « *Les phares sont des monuments représentant le riche patrimoine maritime du Canada.* »
2. (À la page : 02) « *Malheureusement, au fil des ans, bon nombre de phares et de stations de phares patrimoniaux au pays n'ont reçu au mieux, qu'un minimum d'entretien, ce qui les a laissés dans un état de délabrement allant dans certains cas jusqu'à la ruine.* »
3. (À la page : 04) « *Les économies réalisées grâce à l'automatisation des phares et au départ des gardiens n'ont pas été réinvesties dans l'entretien des structures.* »
4. (À la page : 10) « *La GCC, un organisme de service spécial du MPO, n'a pas les ressources nécessaires pour s'occuper des phares traditionnels du pays.* »
5. (À la page : 10) « *En tenant compte des coûts, la GCC pourrait construire des tours métalliques plus rentables et offrir le même service.* »
6. (À la page : 01) « *Le Parlement a adopté à l'unanimité le 29 mai 2008, la Loi sur la Protection des Phares Patrimoniaux, (LPPP). Un projet de loi d'initiative parlementaire émanant du Sénat.* »
7. (À la préface) « *Le 27 mai 2010, aux termes de la (LPPP), le MPO a publié une liste de 487 phares actifs et de 488 phares inactifs jugés excédentaires au regard des exigences opérationnelles.* »
8. (À la page : 24) « *Le MPO a depuis révisé sa liste de phares excédentaires actifs et inactifs (le 1er mars 2011) compte tenu des inexactitudes relevées.* »
9. (À la page : 25) « *Sur les 541 phares excédentaires que comprend la (nouvelle) liste du MPO, on en dénombre 473 actifs et 68 inactifs.* »



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

10. (À la page : 13) « *Le processus de pétition est un mécanisme par lequel le public exprime son désir de faire désigner un phare particulier comme phare patrimonial.* »
11. (À la page :14) « *Le ministre responsable de Parcs Canada doit avoir reçu toutes les pétitions pendant la période de deux ans suivant l'entrée en vigueur de la loi.* » (Soit du 29 mai 2010 au 29 mai 2012)
12. (À la page : 14) « *Il suffit de 25 résidents canadiens âgés de 18 ans et plus pour mettre en candidature un phare afin qu'il soit protégé. Les pétitionnaires ne sont nullement obligés d'acquérir le phare en question. D'autres personnes ou organismes peuvent faire l'acquisition d'un phare excédentaire faisant l'objet d'une demande de désignation.* »
13. (À la page : 14) « *L'administration fédérale d'un phare pour lequel aucune pétition n'aura été déposée d'ici au 29 mai 2012 pourra se départir de cette propriété après cette date.* »
14. (Aux pages : 14-15) « *Un phare faisant l'objet d'une pétition mais jugé excédentaire ne peut être désigné « Patrimonial » que si un groupe ou une personne présente au ministre la promesse écrite d'acquérir ce phare et d'en protéger le caractère patrimonial. Les promesses écrites d'acquérir un phare excédentaire peuvent être présentés en tout temps jusqu'en 2015.* »
15. (À la page :28) « *On ne sait pas exactement ce qu'il adviendra des phares excédentaires qui ne trouveront pas preneur en vertu de la LPPP.* »
16. (À la page : 28) « *Conformément à la politique du conseil du trésor, les ministères doivent se défaire des biens immobiliers excédentaires.* »
17. (À la page : 28) « *Le MPO a expliqué au comité qu'il pourra aliéner les phares pour lesquels aucune pétition n'aura été présentée avant le 29 mai 2012, il compte aliéner ces propriétés dans les trois ans.* »
18. (À la page : 37) « *En mai 2010, le MPO a fait savoir qu'il ne financerait aucune réparation précédant un transfert.* »
19. (À la page : 38)« *Le MPO a bien peu de ressources financières à consacrer à l'amélioration des phares.* »
20. (À la page : 37)« *Bien que les phares excédentaires inscrits sur la liste du MPO puissent présenter pour elles des perspectives économiques alléchantes, les localités où ils se trouvent sont réticentes à en assumer la responsabilité, d'une part en raison des coûts afférents et d'autre part, parce que le gouvernement fédéral n'offre aucune aide relativement aux phares patrimoniaux.* »

Suite à cette lecture un peu ardue, vous méritez bien une petite pause avant la lecture de mon commentaire ! Je vous propose de vous relaxer une petite minute avec cette photo du phare de l'île Verte. Imaginez une semaine là-bas ! (message subliminal !)



Phare de l'Île Verte, Photo : J. Cloutier

Nous avons déjà atteint la fin de l'étape des pétitions. (29 mai 2012). Le résultat final des pétitions est quand même un peu décevant si nous gardons l'idée que nous désirons sauvegarder le plus grand nombre possible de phares canadiens. Au début mai, sur les 541 phares excédentaires, le ministre avait reçu seulement 142 pétitions qui se divisaient ainsi par province :

Colombie-Britannique : 27
Ontario : 47
Québec : 24
Nouveau-Brunswick : 4
Nouvelle-Écosse : 19
Île du Prince-Édouard : 16
Terre-Neuve : 5

Il semblerait qu'au cours des deux dernières semaines plusieurs pétitions ont été reçues, surtout de l'Ontario et que le nombre final serait 305. Pourquoi les gens, associations et municipalités se montrent-ils réticents à reprendre le flambeau ? Est-ce parce que ce flambeau est pratiquement éteint ?

La première raison que j'invoquerais serait la difficulté d'accès de plusieurs phares se situant sur des pointes isolées, des îles, lorsque ce n'est pas sur un simple caillou. La logistique opérationnelle serait si compliquée qu'il devient donc impossible d'y opérer quoique ce soit de rentable et viable.

La deuxième raison à mes yeux est sûrement l'état lamentable de certaines de ces stations de phare qui ont été dépourvues d'entretien depuis trois décennies ou plus. Les coûts de réfections deviennent donc astronomiques sans compter la complexité d'acheminer les matériaux et la machinerie sur plusieurs de ces emplacements.

De plus, MPO ne semble pas avoir les fonds pour retaper les phares qu'ils n'ont pas entretenus pendant toutes ces années. Étant donnée que la LPPP est une loi d'initiative parlementaire émanant du Sénat, il n'y a pas d'argent non plus associé à sa mise en œuvre. Quelques années passées, lorsque le gouvernement s'est départi des gares ferroviaires ou des petits quais dans les villages, ils ont bien pris soin de les remettre en état avant leurs cessions. Dans le cas des phares, ça ne semble pas être la même procédure. Pour le moment il n'y a aucune garantie que des travaux d'amélioration seront exécutés sur les phares avant la cession. Par conséquent, les futurs gestionnaires hériteront des dépenses associées aux années de négligence du MPO !

Il ne faut pas oublier aussi les coûts inhérents qui sont passablement élevés pour le gestionnaire qui va y opérer une petite entreprise touristique. (gîte, restaurant, musée) Pour vous donner une idée, voici un tableau des dépenses inhérentes présentées par le MPO en mai 2010 :

Tableau 2 – Sources de revenus et dépenses potentielles

Sources potentielles de revenus	Dépenses potentielles
<ul style="list-style-type: none"> • Droits d'entrée • Dons de bienfaisance • Financement gouvernemental • Financement provenant d'organismes non gouvernementaux • Baux à des tiers fournisseurs de services • Location du site pour événements privés 	<ul style="list-style-type: none"> • Taxes • Chauffage / climatisation • Électricité • Adduction d'eau / égouts • Nettoyage • Terrassement / entretien du site • Assurances • Sécurité • Entretien et réparations • Fonds d'amortissement des améliorations aux immobilisations • Marketing / publicité • Comptabilité / services professionnels • Gestion / salaires

SOURCE : MPO, « Mise en œuvre de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux : guide de préparation d'un plan d'entreprise en vue de l'acquisition d'un phare excédentaire », mai 2010.

Au Québec, le jeu des saisons limite la période d'opération des phares touristiques à 3 mois par année seulement. (De la mi-juin à la mi-septembre). Cela est un court laps de temps pour faire ses frais et entretenir un monument « patrimonial » selon «Les normes et lignes directrices pour la conservation des lieux patrimoniaux au Canada» (document de 280 pages que nous serons obligés de respecter et que le MPO n'a pas utilisé dans les dernières années).

Il y a sûrement plusieurs autres raisons pour expliquer le faible nombre de pétitions car chaque station de phare a ses propres particularités le rendant plus ou moins attrayant financièrement. Cela dit, il faut essayer de rester positif et de poursuivre l'objectif que notre Corporation s'est donné : Sauvegarder nos phares du Saint-Laurent et les rendre accessibles au public.

GCC : Garde Côtière Canadienne
 MPO : Pêches et Océans Canada
 LPPP : Loi sur la Protection des Phares Patrimoniaux

La fête est finie !

(par: Jean Cloutier)

En 2011 Parcs Canada a célébré son 100ème anniversaire. En effet, c'est en 1911 que la gestion d'une série de parcs nationaux, principalement dans les Rocheuses a été confiée à la division des parcs du Dominion (Parcs Canada aujourd'hui). La première agence mondiale vouée à la gestion d'un réseau de parcs constituant un actif national. Le concept d'agence centrale dirigeant un réseau national de lieux protégés est une idée canadienne puisque Parcs Canada a été créé cinq ans avant son homologue américain. En 1930, la nouvelle loi sur les Parcs nationaux stipulait que les parcs étaient destinés au peuple du Canada et devaient être protégés pour les générations à venir. Lorsque Jean Chrétien devint le ministre de Parcs Canada en 1968, le réseau des parcs était à peine plus étendu qu'en 1930. Entre 1968 et 1972, onze nouveaux parcs furent créés. En même temps, le service décida d'élargir le concept. Les lieux historiques, les parcs marins, les rivières patrimoniales et les parcs nationaux font maintenant partie du répertoire des parcs nationaux (1). Au cours de la dernière année plusieurs activités ont eu lieu dans les différents sites de Parcs Canada pour souligner cette centième année de sa création. Il ne faut surtout pas oublier les phares ! Au Québec, Parcs Canada est impliqué dans la gestion et la mise en valeur des phares de Cap Gaspé, l'île aux Perroquets, l'île au Marteau, Pointe au Père, Cap de Bon Désir et les feux d'alignement de Pointe Noire.



Mais nous sommes maintenant en 2012 et la fête est terminée ! Vous pouvez retourner chez vous... Aussi accompagné de plusieurs employés de Parcs Canada ! Vous n'êtes pas sans savoir que notre premier ministre canadien dans sa grande sagesse de gestionnaire a donné un bon coup de balai ce printemps. Il souhaite coupé 19 200 postes et employés dans divers ministères ayant comme but de sauver 5.2 milliards de dollars.

L'Agence Parcs Canada n'a pas été épargnée par ces coupures drastiques. À l'échelle nationale 638 des 1700 employés de Parcs Canada vont perdre leur emploi. Au Québec toutes les régions sont touchées. En Gaspésie 33 postes sur 147 au Parc Forillon et au lieu historique de la bataille de Ristigouche. Sur la côte Nord, une douzaine d'employés à l'Archipel-de-Mingan, histoire semblable au Parc Marin du Saguenay et dans tous les autres sites de la province.

Pour nous, gestionnaires de phare qui collaborons régulièrement avec le centre de service de Québec, nous venons de perdre une équipe de passionnés qui accomplissait un travail exceptionnel sur nos phares. Seulement dans la dernière année, ils ont refait l'exposition et l'aménagement au phare du Cap de Bon Désir et la nouvelle exposition pour les feux d'alignements de Pointe Noire est en production pour être installée avant l'ouverture de l'été 2012. Des nouveaux panneaux d'interprétations extérieurs pour le phare de pointe-au-père sont aussi en impression. Ils travaillent également à l'Île au Marteau et l'Île aux Perroquets dans la région du Havre Saint-Pierre sur la côte Nord. Par le passé, ils avaient aussi collaboré aux projets des phares de l'Île Verte, La Martre, les îles-de-la-Madeleine, etc...



Mais la fête est finie ! Qu'advient-il de leurs phares et de toutes les collections d'artefacts de notre histoire Québécoise dont leurs entrepôts regorgent ? Rapatriés à Ottawa ? Une autre grosse perte pour les québécois ! Tout ça pour économiser 5.2 milliards d'une main alors que de l'autre, l'achat des avions militaires F-35 va coûter 9.7 milliards et les contribuables canadiens devront aussi assumer des dépenses supplémentaires de 19.6 milliards pour l'entretien de ces avions. Ils n'ont pas coupé dans les 33 milliards pour la construction de plusieurs navires de guerre, dont vous vous souviendrez qu'aucun de ces navires ne sera construit au Québec. Notre gouvernement du Canada a décidé d'économiser sur la mise en valeur de notre histoire et de nos Parcs représentant notre identité canadienne pour s'américaniser et s'acheter des jouets de guerre ! Pourtant, il y a 100 ans, ce sont les Américains qui nous avaient copiés en ouvrant des parcs nationaux !

(1): Magazine «Histoire Canada» Édition spéciale 300 ans d'histoire, 2011

Des coupures à Pêches et Océans Canada

(Par : Jean Cloutier)

Dans le journal « Le Soleil » du dimanche 20 mai 2012, nous apprenons que les coupures instaurées par notre gouvernement fédéral touchent aussi très sévèrement les activités de Pêches et Océans Canada ainsi que la Garde Côtière. À Québec, nous pouvons résumer la situation en disant que 140 employés de Pêches et Océans Canada seront affectés par les suppressions de postes et plusieurs services quitteront la ville de Québec. Deux bateaux de la Garde côtière dont Québec est le port d'attache, notamment le baliseur NGCC TRACY seront également mis hors service avec leur équipage.

Suite à ces réductions budgétaires, il devient de plus en plus difficile pour nous gestionnaires de phares, ayant pétitionné sur les phares du Saint-Laurent de croire que Pêches et Océans aura des fonds nécessaires pour réparer les phares avant de nous les céder. Étant donné que nous étions déjà plusieurs bénévoles à s'occuper de leurs phares, je me questionne sérieusement sur le but réel de cette loi S-215 ! Est-ce vraiment une loi ayant pour but de protéger des phares « **Patrimoniaux** » ou c'est seulement une bonne façon de ne pas perdre la face et de refilez aux bénévoles, les dépenses et responsabilités engendrées par ces phares.

Dès le début du processus, lorsque ce projet de loi a été annoncé, le MPO avait émis une liste atteignant presque 1000 phares jugés excédentaires ! Non, il ne manquait pas de jugement, il avait seulement vu l'opportunité que cette loi lui donnait de se débarrasser de ces structures encombrantes et dispendieuses d'entretien. Par la suite le comité sénatorial a remis le MPO à l'ordre et comme par magie, le nombre de phares a diminué à 541.

Il n'en demeure pas moins que nous sommes peut-être aveuglé par les lumières de nos phares pendant que le gouvernement fédéral est en train de nous monter un bateau ! Je trouve étrange le fait que même si des pétitions ont été fournies pour désigner un phare précis, selon la loi S-215, il ne sera pas déclaré « **Patrimonial** » à moins qu'un groupe d'individus présente un plan d'entreprise pour l'exploitation et l'entretien de ce phare.



Lorsque je lis mes nombreux documents à propos de Parcs Canada et Héritage Canada, je vois des textes stipulant que le ministre du **Patrimoine** canadien se charge de désigner les lieux, les personnes et les événements d'importance historique nationale. En poursuivant la lecture de ces documents, nous trouvons les critères pour désigner un lieu ou un bâtiment « **Patrimonial** » et curieusement, avant l'arrivée de la loi S-215, il n'était aucunement question d'un groupe de gens présentant un plan d'affaire ! La loi S-215 exige une pétition de 25 noms pour que le public exprime son désir de faire désigner un phare particulier comme phare **patrimonial**, cependant un processus déjà existant permet à toute personne de soumettre des sujets (phares ou autres bâtiments) à l'examen de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Comment un phare ayant une valeur **patrimoniale** très élevée et désigné « Édifice Classé » ou « Édifice Reconnu » par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du **Patrimoine** (BÉEFP) ne serait pas reconnu « **Patrimonial** » par la loi S-215 parce qu'il n'y a aucun groupe de gens ayant la capacité financière pour présenter un plan d'affaire ! Cela n'a aucun rapport avec la valeur **patrimoniale** du site ou du bâtiment.



Phare de Cap-des-Rosiers, Photo : Pêche et Océans Canada

Par exemple, j'ai envoyé 3 pétitions au nom de la Corporation des gestionnaires de phares du Saint-Laurent. Ces pétitions de 25 noms selon la loi sont pour faire désigner « **Phare patrimonial** », les phares de L'Île Rouge, de l'Île Bicquette et de Cap-des-Rosiers. Le phare de Cap-des-Rosiers est un phare classé par le BÉEFP avec un pointage de 92. C'est le phare ayant la plus haut pointage au Québec et de plus, il a déjà été désigné « Lieu historique national du Canada ». Que demander de plus ? Cependant, dans l'accusé de réception que j'ai reçu, il est inscrit :



« Dans votre pétition, vous demandez au ministre responsable de Parcs Canada d'examiner la candidature du phare de Cap-des-Rosiers (no du RBIF 05209) en vue d'une désignation au titre de **phare patrimonial** aux termes de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux ... Pourriez-vous nous informer si vous représentez une personne ou un organisme intéressé à faire l'acquisition du phare de Cap-des-Rosiers, par retour de courrier ou par courriel, pour nos dossiers ? »

CE PHARE EST DÉJÀ PATRIMONIAL ! Cela démontre donc que la priorité de la loi S-215 n'est pas nécessairement la protection des phares patrimoniaux, mais de savoir si un groupe de gens est intéressé à payer les factures pour eux !

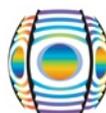
Le phare de Pointe-à-la-Renommée

(Par : Léonie Denis)

Il me fait plaisir de vous suggérer un bon endroit à visiter en 2012, il s'agit du site historique de Pointe-à-la-Renommée en Gaspésie. Pour les amants de la nature, vous serez choyés par la vue magnifique de la mer, de la forêt pour ses randonnées pédestres et surtout le Phare qui surplombe le fleuve St-Laurent. Sur ce site, on peut visiter le phare, la maison phare et le bâtiment reconstitué abritant la station de télégraphie maritime. En effet, c'est à cet endroit que fut implantée la première station radio maritime en Amérique du Nord par Monsieur Guglielmo Marconi en 1904.

En juillet 2011, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada désigna la station Marconi de par sa Création du service canadien de radiotélégraphie maritime au Canada à titre **d'événement historique national**. Une plaque commémorative sera dévoilée et inaugurée sur le site de Pointe-à-la-Renommée (date à déterminer).

De plus, afin de redorer notre Site et ainsi favoriser un meilleur accès à notre clientèle, nous procéderons prochainement à des rénovations et à la construction d'un abri saisonnier pour nos visiteurs avec vue superbe sur le phare et la mer.



NOUVEAUTÉS 2012 à Pointe au Père

(Par : Annemarie Bourassa)

2012 marque le centième anniversaire du naufrage du *TITANIC*. Comme les visiteurs font naturellement la comparaison entre les naufrages du *TITANIC* et celui de l'*EMPRESS OF IRELAND*, cet été, le Site historique maritime de la Pointe-au-Père mettra en lumière cet anniversaire ! Saviez-vous qu'un homme avait survécu au naufrage du *TITANIC* et à celui de l'*EMPRESS OF IRELAND*? He oui, c'est William Clark, un pelletier de charbon !

Voici le menu de nos nouveautés !

Hommage au *TITANIC*

Dans le cadre du centième anniversaire du naufrage du *TITANIC*, en collaboration avec "**La cité de la Mer**" de Cherbourg, venez voir l'exposition : "**Cherbourg-Titanic**". À découvrir : la naissance d'une légende, le départ du voyage inaugural, l'escale à Cherbourg et le naufrage ! Des panneaux d'interprétation ainsi qu'une maquette seront installés dans l'accueil de la Maison du gardien. En conclusion de cette exposition, un panneau trace les grandes lignes comparatives entre les deux histoires, celle du *TITANIC* et celle de l'*EMPRESS OF IRELAND*.



Nouveau spectacle multimédia

Pour souligner cet anniversaire et dans le but d'offrir un regard neuf sur la tragédie de l'*EMPRESS OF IRELAND*, un nouveau spectacle multimédia est présenté. D'une durée de vingt minutes, ce spectacle fait la comparaison avec la tragédie du *TITANIC* tout en racontant le dernier voyage de l'*EMPRESS OF IRELAND*.

Venez faire la connaissance de William Clark, qui a survécu aux deux naufrages!

• Le *TITANIC*

Le 10 avril 2012, il y aura 100 ans que le *TITANIC* quittait l'Angleterre vers New York pour son voyage inaugural. Il y avait 2 201 personnes à bord, dont 885 membres d'équipage. Parmi ceux-ci, plusieurs dizaines de pelletiers de charbon dont le travail était d'alimenter les chaudières des moteurs à vapeur. William Clark, un irlandais, est l'un des leurs. Lorsque le *TITANIC* frappe un iceberg le 15 avril, M. Clark est en fonction. Il se retrouvera à l'eau, mais sera récupéré par la chaloupe no. 15 et survivra au triste naufrage.



Ce ne sera malheureusement pas le cas de plus de 1 500 personnes qui périrent suite à la collision avec l'iceberg.

- *L'EMPRESS OF IRELAND*

Deux ans plus tard, le 28 mai, William Clark exécute la même tâche sur l'*EMPRESS OF IRELAND* en partance de Québec vers Liverpool. Il sera aussi de quart lors de la collision de l'*EMPRESS OF IRELAND* avec le *STORTSAD* au large de Rimouski. William Clark se retrouvera, pour une deuxième fois, à l'eau après que l'*EMPRESS OF IRELAND* eu coulé en seulement 14 minutes. L'homme est récupéré quelques minutes plus tard et survivra aussi au naufrage du paquebot. Clark sera interrogé lors de la commission d'enquête qui suivit le naufrage et restera toujours très affecté par cette tragédie qui fit plus de 1000 morts elle aussi.



- Le Site historique maritime de la Pointe-au-Père

Cent ans plus tard, le Site historique maritime de la Pointe-au-Père, à Rimouski, fait revivre ce pelletier de charbon. Un comédien (Albéric Gallant) personnifiera William Clark, à Pointe-au-Père, pendant la saison 2012. M. Gallant est déjà de quart depuis plusieurs mois afin de se plonger dans la peau de notre M. Clark.

Revisitez le sous-marin

La visite du sous-marin *Onondaga* se fait avec un audioguide. La visite traditionnelle propose une découverte complète du sous-marin, en passant par son fonctionnement, ses mission et la vie à bord telle que vécue par les 70 hommes d'équipage. En nouveauté cette année, nous proposons une deuxième version de la visite audioguidée. Cette nouvelle aventure, d'une durée de 45 minutes, explique certains aspects plus techniques du fonctionnement du sous-marin.



Le Père du site historique de la Pointe-au-Père.

(Par : Jean Cloutier)

(Collabotateurs : Annemarie Bourassa, Donald Tremblay)

Lorsque j'ai commencé mes études à l'Institut de marine de Rimouski en 1980, le Musée de la Mer venait d'aménager dans ces lieux. Le Directeur de l'époque, M. Donald Tremblay y avait exposé plusieurs artefacts provenant de l'épave de l'EMPRESS OF IRELAND. Mais cette exposition n'était que temporaire et se cherchait un endroit permanent pour mettre en valeur ces objets de notre histoire maritime. Au même moment, Parcs Canada avait rénové le phare historique de Pointe au Père et explorait l'idée de céder la gestion du site à un partenaire. S'en suivit une entente de 25 ans entre les deux entités qui se complétaient fort bien. C'était le début d'une longue histoire muséale.

En 1983, Serge Guay fait ses débuts comme maquettiste au Musée de la mer. Sa formation de technicien en architecture l'a sûrement aidé à concevoir sa première maquette illustrant le site du phare en 1910. Après ce cours séjour, il est parti essayer d'autres corps de métiers avant d'effectuer un retour au musée en 1988 comme responsable de l'interprétation. Sa détermination, son dynamisme et son positivisme au travail en ont fait le candidat idéal pour devenir le directeur en 1989, année correspondante au 75^{ème} anniversaire de l'abordage de l'EMPRESS pas très loin de là. En plus du phare et de l'ancienne station de pilotage, c'est au tour de cet abordage légendaire dont le phare a été témoin que notre directeur visionnaire décidera de miser.

En 2000, le petit musée a pris de l'expansion avec le pavillon de l'EMPRESS OF IRELAND qui triplait du coup l'espace d'exposition tout en y ajoutant une salle de projection. De 10 000 visiteurs par année à ses débuts, le petit musée accueillera plus de 40 000 personnes lors de la première année. Mais notre néo-brunswickois de souche ayant grandi à Causapscaal avait une vision plus large du produit touristique appelé : « Phares ». C'est pourquoi, cette même année Serge travaillera avec le Québec Maritime pour établir un rapprochement entre tous les phares du Saint-Laurent. Serge Guay est à l'origine de la création de notre Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent, en plus d'y avoir assumé la présidence pendant plusieurs années.

Malgré tous les projets et dossiers qu'il doit coordonner, il arrive quand même à trouver du temps pour s'adonner à des activités de plein air. La randonnée, la raquette, le ski hors-piste, le kayak et la photographie font parties des façons qu'il préconise pour se ressourcer et revenir avec d'autres projets. Mais ne soyez pas dupe car la devise de ce motocycliste demeure : « *Si ça sent pas le gaz, c'est pas du sport !* »

Encore en 2000, un ami du musée, M. Louis Hébert est arrivé au bureau du musée et dans une conversation avec le directeur, il ose dire : « *Il existe à Halifax des sous-marins canadiens qui viennent d'être mis hors-service. Pourquoi on en aurait pas un à Rimouski ?* » Nous connaissons tous les résultats de cette phrase semble-t-il, anodine au départ. Il est impossible de résumer en quelques lignes les 9 années de défis, de travail acharné, d'embûches et de problèmes à résoudre par lesquels Serge a été confronté. Mais ce que nous pouvons constater c'est que les nerfs d'acier et la ténacité de notre chef d'orchestre ont permis d'amener le sous-marin ONONDAGA à bon port. C'est un tour de force incroyable !





(Serge Guay en réflexion pour son prochain projet !)
(Photo: J.Cloutier)

Donc, ne vous avisez pas de dire à Serge une de vos idées saugrenues et irréalisable, car il est bien capable de l'accomplir !

L'ouverture du sous-marin en 2009 a fracassé des records touristiques avec plus de 90 000 visiteurs la première année. Avec le 100^{ème} anniversaire de la collision de L'EMPRESS OF IRLAND qui approche, qu'est ce que notre magicien se prépare à nous sortir de son chapeau pour 2014 ? Nous ne le savons pas, mais nous sommes certains qu'il saura bien nous surprendre.

Chapeau M. Serge Guay !
Vous êtes un modèle de ténacité pour nous tous !

Parcs Canada refait une beauté au Centre d'interprétation et d'observation de Pointe-Noire !

(Par : Valérie Busque et Lise Cyr)

La station de feux d'alignement de Pointe-Noire est une véritable sentinelle dressée sur le Saguenay depuis 1875. Par l'alignement de ses feux, les navigateurs repèrent l'axe exact du chenal à suivre pour mettre le cap sur le Saguenay. Bien campé sur les hauteurs des abords du fjord du Saguenay, le site est un surplomb qui permet d'embrasser le paysage à la fois de l'estuaire du fleuve Saint-Laurent et l'entrée de la rivière Saguenay. C'est un point d'observation exceptionnel où le visiteur peut vivre une expérience de contemplation et d'éducation. Une exposition présentant les phénomènes liés à la confluence ainsi que l'histoire de la station y avait été mise en place en 2000.

À l'été 2012, le Centre d'observation et d'interprétation de Pointe-Noire fera peau neuve. Une équipe de professionnels de Parcs Canada a revu l'aménagement et l'exposition pour rendre la visite encore plus agréable et mémorable qu'auparavant.

Un nouveau circuit de visite proposera de nouveaux modules d'interprétation et une exposition dynamique dans la maison du gardien. Des bornes interactives, une fresque murale montrant les principaux organismes du parc marin, une salle de projection, une réplique d'un jeune béluga en vraie grandeur ainsi qu'une maquette en 3 dimensions se marieront aux présentations plus traditionnelles imprimées sur des surfaces graphiques.



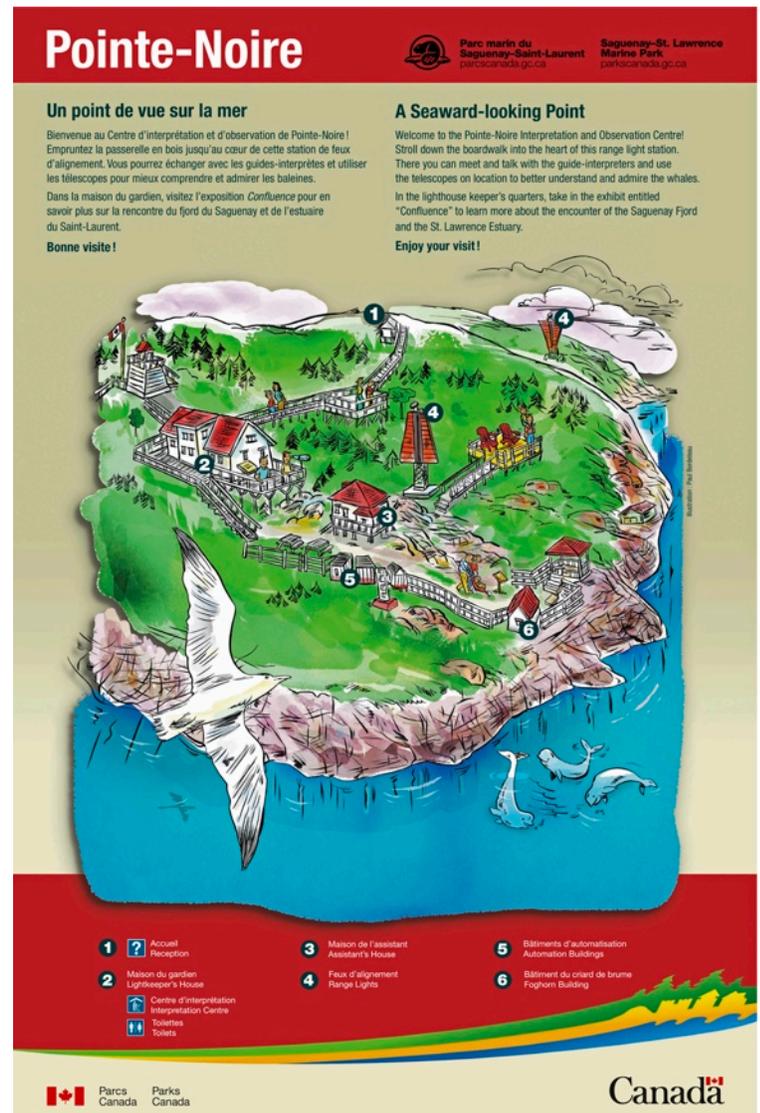
Des aires de pique-nique et de repos ont été aménagées pour permettre aux visiteurs de profiter au maximum de leur visite. L'ancien hélicoptère a été transformé en terrasse avec vue sur la mer. Les visiteurs pourront s'y installer confortablement pour prendre le temps de se ressourcer.

Autre nouveauté : Les enfants jouent aux explorateurs grâce aux activités ludiques développées par Parcs Canada. Demandez le carnet Xplorateur à votre arrivée.

Au Centre d'interprétation et d'observation de Pointe-Noire, Parcs Canada offre la présence d'un guide-interprète chevronné pour répondre aux questions des visiteurs et leur proposer des activités. Depuis les hauteurs de Pointe-Noire, les visiteurs peuvent apprécier la beauté et l'immensité du fjord du Saguenay, la baie de Tadoussac et admirer les bélugas du Saint-Laurent qui viennent se nourrir au pied des rochers.

Dans l'ancienne maison du gardien, les visiteurs pourront parcourir à leur rythme l'exposition. Ils découvriront les secrets de cet endroit si particulier pour les baleines, les courants marins, et connaîtront les résultats des plus récentes études sur les bélugas. Ils découvriront également l'histoire de la station d'aide à la navigation qui y est toujours installée. Un sentier en bois en pente douce permet l'accès universel aux 2 principaux belvédères et à la maison.

Le Centre d'interprétation et d'observation de Pointe-Noire est un arrêt incontournable dans Charlevoix pour qui veut voir les bélugas dans leur habitat naturel et apprécier toute la beauté de la région.



La Roche-à-Veillon et le SS Canadian

(Par : Jean Parent)

Dans le numéro de décembre 2010, nous avons parlé de la construction du S.S. *Canadian* et de l'activité de ce paquebot de 1854 à 1857. Dans le numéro mai 2011, nous avons vu son dernier voyage, son échouement sur la Roche-à-Veillon et les essais de son renflouage. Dans le numéro de décembre 2011, nous avons parlé de la brève histoire du phare de la Roche-à-Veillon, et dans ce numéro, je vous rapporte le récit de Jean-Julien Bourgault, alors assistant gardien au phare du Pilier de Pierre, sur la formidable tempête du 25 octobre 1927 vécue au Pilier de Pierre et à la Roche-à-Veillon.

À quelques encablures au sud du Pilier de Pierre, une épine rocheuse, à peine visible à marée haute, apparaît sur les cartes de navigation sous le nom de *Roche-à-Veillon*. Sur cette épine rocheuse, un phare a été construit en 1876 avec un gardien de phare jusqu'à la fameuse tempête du 25 octobre 1927. À partir de cette date, il n'y a plus eu de gardien sur ce rocher.



(Photo : Auteur inconnu, Pêches et Océans Canada/Garde côtière, région des Laurentides GCC-L 1B-AVN-GE-12) Phare sur la Roche-à-Veillon en 1925

Voici donc le récit de cette tempête par Jean-Julien Bourgault :

Après avoir passé toute la journée à se chercher des abris sur le Pilier afin de pouvoir regarder au loin s'il n'y avait pas de bateaux dans les parages qui se faisaient balloter par la tempête qui était vraiment une des pires jamais vues à cet endroit. C'était aux grandes marées et le vent soufflait avec violence de l'est depuis deux jours. Vers le soir, il se fit un calme à l'heure où la marée était dans son plus haut et dans les dix minutes une rage de vent de l'ouest nous arriva. La vague qui était poussée depuis deux jours par le vent de



l'est se grossit davantage avec le revers de l'ouest, il n'y avait plus moyen de sortir sur la galerie sans avoir ses bottes remontées jusqu'aux genoux.

La Roche-à-Veillon, il n'en était plus question. Les chaloupes, les palissades, enfin tout ce qui se trouvait sur le pilier à part les bâtisses furent emportées par la mer. Nous dûmes passer la nuit à faire des recherches dans l'imagination pour retrouver notre pauvre Leblanc le lendemain. Nous avons passé la nuit à faire la navette d'un châssis à l'autre. La maison frémissait tellement à chaque vague qui venait s'écraser sur la partie sud qu'il n'y eut aucun moyen de dormir cette nuit là.

Le lendemain, la tempête étant un peu diminuée, il fallut donc se décider d'aller voir si le gardien de la Roche était encore vivant. Une seule chaloupe nous restait le lendemain et fort désorganisée. Les vagues encore énormes, mais bien organisé et décidé, nous voilà en traverse pour la Roche. La traverse fut des plus touchante que j'ai pu voir à cet endroit arrivé à la Roche. Antonio, d'une main pour se garantir, a dû s'agripper comme il a pu à l'escalier de fer à demi baissé pour monter au phare. Moi, j'ai resté dans la chaloupe pour la garder en place, mais j'ai dû faire tous les efforts possibles, car à chaque vague, la chaloupe était presque submergée. Il me semble encore d'entendre notre Leblanc sortir sur le seuil de sa porte encore tout mouillé et d'une voix à demi couverte, et encore tout émotionné « J'ai eu la peur de ma vie, la nuit m'a parue une année ». Il a dû, ce pauvre homme, cette nuit l'imaginer des orémus. Il a passé la nuit à vider sa maison avec une chaudière. Il a passé la nuit de la tempête dans le phare. Tout était tombé dans la maison et le lambris tout parti.

Ces nerfs durent faire une réaction épouvantable parce qu'il eu le courage de nous dire le lendemain que c'était sa dernière saison à la Roche, malgré que c'était sa vingtième. Et de fait, il mourut à l'hiver disant encore à ces derniers moments qu'il ne c'était pas remis de cette horrible tempête passée la nuit du 25 octobre.¹

Le prochain numéro sera sur les recherches pour trouver l'épave du *S.S.Canadian* et les plongées sur cette épave par les plongeurs de la Société de Recherche Historique de Pointe-des-Cascades sous la direction de Monsieur Jean-Pierre Poirier.

Jean Parent,
président des Amis du Port-Joli,
Saint-Jean-Port-Joli

¹ Notes personnelles de Jean-Julien Bourgault, conservé par Pierre-Yves Bourgault.



PHARES

PHARES à Paris !

(Par: Jean Cloutier)

Vous avez prévu un voyage à Paris d'ici le mois de novembre ? Paris la lumineuse ! Elle ne se fait pas appeler «La ville Lumière» pour rien, tout spécialement depuis le 7 mars dernier ! Jusqu'au 4 novembre 2012, le Musée national de la Marine présente une exposition temporaire originale consacrée à l'univers hors du commun des phares. Repère indispensable pour les navigateurs, prouesse de technologie et d'architecture, mythe et inspiration artistique, le phare est un véritable symbole de toute histoire maritime. Sous le faisceau rayonnant de la Tour Eiffel, voici une fenêtre ouverte sur le grand large et nul doute qu'elle suscitera l'envie d'aller vers de « vrais » phares, après avoir appréhendé cette passionnante histoire à laquelle la France a contribué de façon majeure sur toutes les mers, à l'approche de tous les continents.

PHARES

Du 7 mars au 4 novembre 2012
Musée national de la Marine
17, place du Trocadéro
75116 Paris

HORAIRES

Lundi, mercredi, jeudi, vendredi de
11 h à 18 h
Samedi et dimanche de 11 h à 19 h
Fermé le mardi et le 1er mai
Derniers billets délivrés 45 min. avant
la fermeture

DROITS D'ENTRÉE

Plein tarif : 9 €
Tarif réduit : 7 €
Tarif 6 – 18 ans : 5 €
Tarif 3 – 6 ans : 3 €
Billet équipage : 29 € (5 personnes dont au moins 2 entre 3 et 18 ans)
Achat des billets à l'avance :
Fnac, Ticketnet et leurs points de vente



Tous les renseignements sur

www.musee-marine.fr



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

Haut Fond Prince, Le film !

(Par: Jean Cloutier)



En 2010 dans le Bulletin No:10, je vous ai parlé d'une production qui se déroulait sur le pilier-phare du Haut-Fond Prince. Bonne nouvelle, ce film de Martin Rodolphe Villeneuve est terminé et sortira en salle au Cinéma de Lido à Lévis au mois de juillet 2012.

Distribution : Les Films du 3 mars.

Durée du film : 44 minutes.

Sélection officielle aux Rendez-vous du cinéma québécois (première mondiale).

Sélectionné au festival Regard international sur le court métrage au Saguenay.

Gagnant de la Bourse de création au festival Regard international du court métrage au Saguenay.

Les Films du 3 mars espèrent faire une tournée de projections dans les villes et dans les communautés avoisinantes au fleuve Saint-Laurent.

De plus, nous estimons que le film connaîtra un bon accueil dans les festivals étrangers. On croise les doigts !

Le chantier maritime A.C. Davie

(Par: Jean Cloutier & Jean-Pierre Charest)

Il n'y a pas de phare dans la région de la ville de Québec, c'est bien connu ! Toutefois la Ville de Lévis possède sur son territoire un joyau du patrimoine maritime unique en Amérique du Nord : le site historique du chantier maritime A. C. Davie, berceau d'une longue tradition de construction et de réparation navale développée par la famille Davie. Cette entreprise a contribué pendant plus de cent soixante ans à l'essor économique et à la prospérité de Lévis. Au cours de cette longue période d'intenses activités, elle a entretenu, hiverné et réparé les navires de toutes catégories, tant locaux qu'océaniques, était spécialisé en renflouement et sauvetage de navires en détresse, a participé à l'effort de guerre durant les deux grands conflits mondiaux et a contribué largement au développement de la flotte de pêche commerciale du Québec. Les bateaux-phares et plusieurs bateaux de ravitaillement des phares se faisaient inspecter et réparer dans ce chantier pendant la saison morte de façon à être de service dès les premiers jours du printemps. Ce chantier a donc contribué à sa façon à l'histoire de nos phares et bateaux-phares du Saint-Laurent.

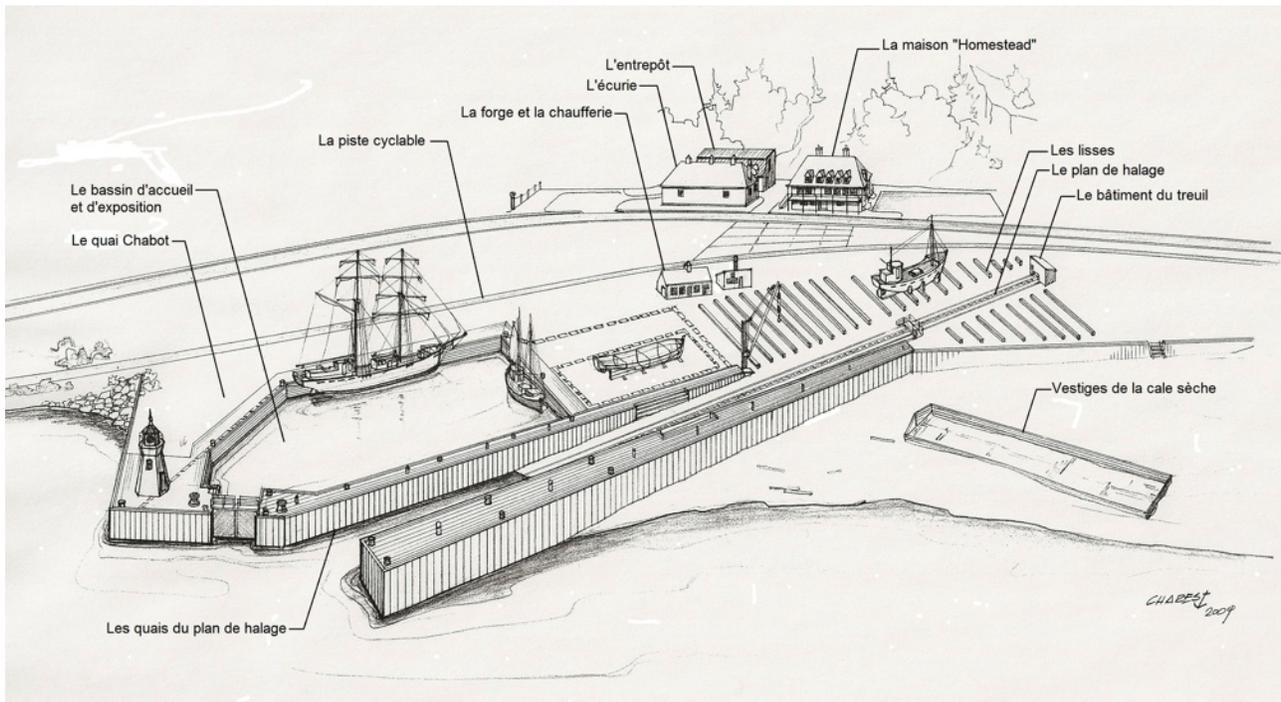




Malheureusement, le dernier navire a quitté le chantier maritime fondateur en 1989. Contrairement à ses semblables à jamais disparus des anses voisines, le site du petit chantier A.C. Davie a survécu et ne demande qu'à rappeler à ses visiteurs son immense apport à la région. Ces lieux regorgent d'histoire, de vestiges et de souvenirs de cette période prospère, d'infrastructures uniques et de bâtiments patrimoniaux d'une exceptionnelle qualité qui méritent d'être sauvegardés.

Bateau-phare RED ISLAND LIGHT SHIP (No 3) au chantier maritime de Lévis
Source : Archives nationale du Canada

Projet de mise en valeur du Lieu historique national du Chantier A.C. Davie



Créée à l'automne 2008, la corporation « Les Compagnons du chantier maritime A.C. Davie » a pour mandat de sauvegarder et mettre en valeur ce site patrimonial exceptionnel fondé en 1832. La remise en état des quais, du plan de halage, des lisses du parc d'entreposage et une reconstitution partielle du bassin et des bâtiments adjacents constitueront les éléments majeurs de ce projet.

L'ensemble du site deviendra d'ici quelques années une porte d'entrée unique sur les rives du fleuve et s'intégrera harmonieusement au plan global de revitalisation du secteur de la Traverse de Lévis.

Nous comptons sur vous pour appuyer ce projet! Visitez le site www.acdavie.com et faites-nous part de vos commentaires.

Le chantier A.C. Davie aujourd'hui

Depuis quelques années, les activités navales du chantier A.C. Davie ont été remplacées par des activités muséales et touristiques. Du 18 juin au 3 septembre 2012, faites une visite libre des expositions tous les jours de 10h30 à 17h00. En juillet et août, venez assister aux conférences des « Dimanches marins ». Venez faire la rencontre de différents intervenants du milieu maritime unique à chaque dimanche marin.

<http://www.acdavie.com/fr/activites-expositions/evenements/>

CONTRIBUTION VOLONTAIRE.

Réservation requise pour certains « Dimanches marins ».

Pour plus de détails, consultez le site :

<http://www.acdavie.com/fr/activites-expositions/evenements/>

Des pilotes et des phares

(Par : Jean Cloutier)

Le président de notre Corporation, M. Peter Noreau et son épouse étaient présent lors du dernier banquet annuel de la Corporation des Pilotes du Bas Saint-Laurent, tenu au Château Frontenac. Lors de cette soirée, le président des pilotes, le Capitaine Daniel Ouimet a souligné l'importance de l'implication des membres de notre Corporation dans la sauvegarde des phares du Saint-Laurent. Il a plus spécifiquement fait valoir les travaux titanesques fait par le couple Noreau au phare du Cap au Saumon. Comme pilotes, nous avons eu la chance de voir au fil des ans les changements et améliorations apportées à cette station de phare pour finalement devenir un des plus beaux bijoux de notre circonscription de pilotage.



(Capitaine Daniel Ouimet & Peter Noreau au Banquet annuel des pilotes du Bas St-Laurent.)



Début des travaux pour l'Île aux Perroquets

(Par: Audrey Beauchemin)

Longue-Pointe-de-Mingan, 28 mai 2012, Les travaux de restauration de la station de phare de l'Île aux Perroquets ont débuté récemment et s'échelonnent jusqu'à l'automne. C'est l'entreprise Construction et Ferblanterie Johnny Bond qui a obtenu le mandat de restaurer l'ancienne station de phare.

Depuis le 24 mai dernier, l'équipe de monsieur Bond s'affaire à aménager la pointe de l'île aux Perroquets afin d'en faciliter l'accès. L'installation du chantier se poursuivra cette semaine et le début des travaux s'entamera dès le 11 juin.

L'île demeure accessible au public; toutefois, par mesure de sécurité, le chantier sera clôturé. La Corporation ainsi que Parcs Canada demandent au visiteurs de respecter les limites du chantier établies par l'entrepreneur. De plus, des véhicules tout terrain et autres équipements mobiles seront utilisés pour le transport des matériaux. La clientèle journalière devra être vigilante lors de ses déplacements sur l'île.

Rappel du projet

Le projet intégral prévoit une réfection extérieure de tous les bâtiments composant la station de phare ainsi que la réhabilitation de l'intérieur des bâtiments suivants : phare, maison du gardien, maison de l'assistant gardien et criard à brume. Les bâtiments, ayant une valeur patrimoniale, seront restaurés dans le respect de la conservation des éléments caractéristiques d'origine. Le projet prévoit également l'installation de systèmes autonomes de génération d'électricité et de traitement des eaux usées.

La Corporation de l'Île aux Perroquets travaille en étroite collaboration avec Parcs Canada et d'autres intervenants locaux afin de mener à terme son projet d'hébergement prévu pour l'an prochain.

La CÎP, organisme à but non lucratif, a été fondée afin de préserver et de mettre en valeur la station de phare de l'île aux Perroquets. L'objectif premier de cette initiative est de diversifier l'offre touristique culturelle entourant la réserve de parc national du Canada de l'Archipel-de-Mingan, particulièrement en ce qui concerne les croisières internationales qui font escale à Havre-Saint- Pierre.



Audrey Beauchemin

418-553-0407

ile.perroquets@gmail.com



Pointe-au-Père : Un nouveau circuit d'interprétation.

(Par: Lise Cyr)

Les expositions mises en place sur le site du lieu historique national du phare de Pointe-au-Père remontent à 1992. Elles sont réparties en trois volets : les thématiques touchant les particularités de la station de phares sont présentées dans la maison du gardien, celles plus particulières traitant de la station de recherche sur les signaux sonores se retrouvent dans le bâtiment de la corne de brume et finalement l'historique de la station fait l'objet d'un circuit extérieur composé de neuf panneaux d'interprétation.

Le parcours du circuit extérieur a subi des bris lors des humeurs de température en 2010 et 2011. C'est pourquoi Parcs Canada a réinvesti dans le renouvellement du circuit au complet. Neuf nouveaux panneaux seront installés au printemps 2012 présentant l'historique de la station de phare, ses caractéristiques architecturales, le poste de pilotage, les gardiens de phare ainsi que les autres fonctions liées à la station de phare.



Un des nouveaux panneaux d'interprétation du Phare-de-Pointe-au-Père



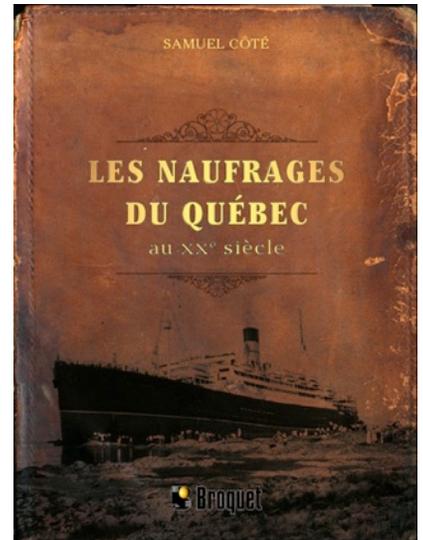
Lecture pour le gardien du phare

(par : Jean Cloutier)

Qu'arrive-t-il lorsqu'il n'y a pas de phare ? Des naufrages ! Et le Saint-Laurent a eu son lot de naufrages qui sont oubliés de tous. C'est pourquoi Samuel Côté vient de publier aux Éditions BROQUET le livre :

« LES NAUFRAGES DU QUÉBEC au XXe siècle ».

C'est un superbe livre abondamment illustré. Vous le trouverez dans toutes les bonnes librairies.



Nos phares sur les trains de Via Rail Canada

(Par: Jean Cloutier)

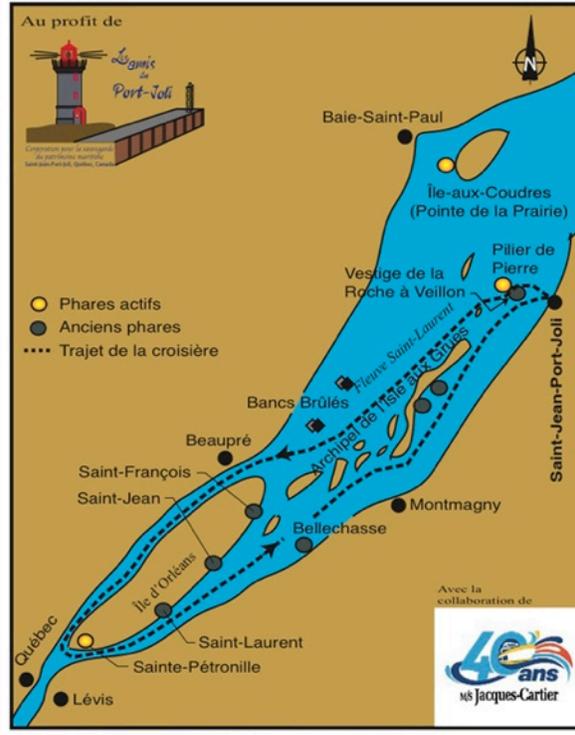
Si vous aimez les phares, vous devez aussi avoir une préférence pour les bateaux comme moyen de transport. Mais il arrive des moments où il n'y a plus d'eau et que nous devons poursuivre notre route autrement. Mon deuxième choix est sans contredit le train ! Lors d'une récente escapade à Ottawa, j'ai eu le plaisir de lire le magazine du mois d'avril «DESTINATIONS» de Via Rail. (Vol.9 No 2, avril 2012). J'ai découvert un article très intéressant de Mme Frann Harris intitulé : «Toujours Brillants». Dans son texte, elle fait mention de la loi sur la cession des phares, l'engagement de notre Corporation ainsi qu'une courte nomenclature de certains phares avec les implications de nos gestionnaires sur ces lieux. C'est un très beau clin-d'oeil de nos phares du Saint-Laurent à tous les autres canadiens utilisant le train. *Merci* Mme Harris.



Tour de l'Île d'Orléans

(Exploration scientifique du Saint-Laurent... de l'eau salée à l'eau douce)

CROISIÈRE



Départ du quai de Saint-Jean-Port-Joli 2 septembre 2012

TARIFS

Adultes :
113,00 \$

6 à 12 ans :
56,50 \$

0 à 5 ans :
28,25 \$

Surcharge pour le carburant non-incluse (si applicable).

L'horaire et les tarifs peuvent changer sans préavis.

Tarifs en dollars canadiens.

Les taxes sont comprises.

Embarquement au quai de Saint-Jean-Port-Joli à 7 h 30.
Départ du M/S Jacques-Cartier à 8 h 00.
Collation au départ, dîner (buffet chaud) et souper (buffet froid) servis à bord.
Explication de la salinité, température, profondeur, etc... avec Monsieur Marc Pelletier, bachelier en géologie, Maître en science océanographique et expert en environnement aquatique.
Musique, danse, animation et interprétation sur les phares.
Retour au quai de Saint-Jean-Port-Joli vers 20 h 30.

En cas de situation météorologique rare, il est possible que la destination de cette croisière soit modifiée. Cela étant hors de notre contrôle, la croisière aura lieu et aucun dédommagement, ni remboursement ne pourra être accordé. En cas d'annulation de la croisière, le remboursement du coût du billet sera le seul dédommagement accordé.

Billets en vente par :

Johanne Grenier : 418 358-0706

Jean Parent : 418 598-6147

Mario Vachon : 418 598-6790

Faire parvenir le chèque à :

Les Amis du Port-Joli

C.P. 893

Saint-Jean-Port-Joli (Québec)

G0R 3G0

Graphiste : Jean Parent, hiver 2012

Je vous encourage à visiter notre site internet à : WWW.routedesphares.qc.ca
Vous y trouverez tous les précédents Bulletins des amis des phares.

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



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