

LE



# BULLETIN

## DES AMIS DES PHARES

Numéro 17

Automne 2013



## **Quelques petits changements apportés au *Bulletin* !**

Voici notre nouveau *Bulletin des amis des phares*. Nous avons essayé de retravailler et de rajeunir un peu la formule. Premièrement, vous remarquerez l'ajout d'une page couverture. Merci à Cynthia Cloutier et Louis-Philippe Choquette pour la conception de cette page. À chaque *Bulletin*, il y aura une photo d'un phare différent suivie d'un texte explicatif en première page. Vous retrouverez encore un contenu varié à propos de nos phares, des informations à propos des activités sur certaines stations, des anecdotes historiques et plus encore. En espérant que vous allez apprécier ces petits changements.

Bonne lecture !

## **Page Couverture : La station de l'Île aux Perroquets**

Dans le rapport annuel du ministère de la marine et des Pêcheries pour l'année 1888, nous pouvons lire :

*« Dans le cours de la dernière saison, on a construit un phare au nord-ouest du groupe des quatre îles, connues sous le nom des Îles aux Perroquets, à l'extrémité ouest du groupe Mingan, sur la côte nord du golfe Saint-Laurent, et ce phare a été mis en service le 1<sup>er</sup> septembre. Le feu est blanc, tournant, et brille de tous ses éclats chaque 30 secondes. Il s'élève à 87 pieds au-dessus du niveau de la mer, à marée haute, et est visible dans un rayon de 5 milles, excepté lorsqu'il est caché par l'Île Mingan. L'appareil d'éclairage est catoptrique. Le bâtiment est une tour carrée en bois à laquelle est adjointe une maison d'habitation peinte en blanc et surmontée d'une lanterne en fer peinte en rouge. Cette tour a 55 pieds de hauteur du sol jusqu'à la girouette de la lanterne. Le bâtiment est établi à 83 pieds de la falaise nord, et à 228 pieds de la falaise ouest de l'Île. Les frais de construction, y compris ceux de l'achat de la lanterne et de l'appareil d'éclairage, se sont élevés à 7 816,12 \$ . »*

L'année 2013 marque le 125<sup>e</sup> anniversaire de cette station de phare. Caroline Soucy est l'artiste qui a fait cette superbe illustration de la station de phare de l'Île aux Perroquets tel que nous pouvons l'apprécier aujourd'hui.

## **L'assemblée générale 2013**

(Par : Jean Cloutier)

Dans la continuité de l'année dernière où nous avons tenu notre assemblée à l'Île Verte, cette année c'est la Société Duvetnor qui nous recevait sur l'île aux Lièvres avec une visite du phare de l'île du Pot à l'Eau-de-Vie.

Le dieu Éole, qui n'était pas invité à cette rencontre, a changé nos plans, car il ventait trop pour accoster à l'Île du Pot, nous privant ainsi du plaisir de visiter le phare lors de la traversée initiale. Nous nous sommes donc installés dans la marina de Rivière-du-Loup pour tenir notre assemblée. Comme chaque année, le plaisir d'être tous ensemble a fait en sorte que nous n'avons pas vu le temps passer et la marée baisser. Nous avons donc été dans l'obligation de couper court à nos discussions et d'aller terminer nos échanges verbaux sur l'Île aux Lièvres avant qu'il soit impossible d'y accoster. Quel endroit magnifique pourvu d'installations de première qualité ! Ce fut une belle découverte pour moi et plusieurs autres membres de notre corporation.



Deuxième partie de l'assemblée à l'île aux Lièvres. Photo : Patrick Matte

À la fermeture de l'assemblée, M. Jean Bédard nous a proposé une visite des lieux : l'auberge, les chalets, les sentiers, et surtout ses infrastructures pour l'eau potable, réservoirs septiques et l'électricité. Une petite éolienne et des panneaux solaires produisent assez d'électricité pour fournir le complexe. Au besoin, une génératrice peut démarrer automatiquement pour combler un manque de soleil ou de vent. L'Île de 13 kilomètres est parsemée de sentiers bien aménagés. Duvetnor ouvre des séjours en auberge, camping sauvage ou location de maisonnettes. En plus de la randonnée pédestre, il ne faut pas oublier les oiseaux ! Des centaines d'oiseaux... Un vrai paradis pour l'ornithologue ou le photographe qui sommeille en vous. De surcroît, nous avons eu droit à une nourriture digne des grands restaurants et n'allez pas croire que c'était un spécial pour nous ! Le menu et la qualité du service dont nous avons bénéficié sont les mêmes pour toute la clientèle qui ose quitter sa télévision et venir prendre une bouffée d'air sur l'île aux Lièvres.



Les gestionnaires de phares 2013. Photo : Patrick Matte

Pour revenir à notre assemblée générale, car c'était le but premier de ces retrouvailles annuelles, nous étions 18 participants, représentant 12 phares du Saint-Laurent. Nous avons fait le point sur la cession des phares. Certains phares ont déjà eu une proposition de cession et d'autres devraient la recevoir en 2014 à la suite des travaux d'arpentage nécessaires à la production d'un plan de localisation. Mais il reste encore des phares qui n'ont expédié leur plan d'entreprise. Chaque phare a atteint une étape différente du processus de cession et le travail se poursuit. Les discussions ont aussi porté sur différents partenariats, la publicité et notre site Internet que nous sommes en train de rafraîchir. Les élections de cette année ont été assez expéditives et les mêmes candidats sortants ont été réélus.

Voici votre conseil d'administration pour la prochaine année ;

Président :	Peter Noreau	Phare du Cap au Saumon
Vice-président :	Jean Cloutier	Phare de l'Île Verte
Trésorière :	Arlette Fortin	Phare de Cap Madeleine
Secrétaire :	Lise Cyr	Ex-Parcs Canada
Administratrice :	June Smith	Phare de Métis

Tous les membres de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent désirent remercier la Société Duvetnor et ses employés pour l'accueil exceptionnel auquel nous avons eu droit.

## Pourvoirie du lac Geneviève et le phare du Cap-de-Rabast

(Par : Pierre Lapointe et Jean Cloutier)

Chaque automne, tous les gestionnaires de phares du Saint-Laurent se rassemblent lors de l'assemblée générale de notre corporation. C'est un moment privilégié et aussi la seule occasion annuelle de se retrouver et d'échanger à propos de nos phares. La saison qui précède cette rencontre correspond à la période touristique nous gardant très occupés et dans l'impossibilité de se visiter. Malheureusement, à chaque assemblée, il manque un gestionnaire représentant un phare important de notre réseau. C'est justement à l'automne que les touristes se pointer chez lui, l'empêchant de venir nous rejoindre.

La Pourvoirie du lac Geneviève est un organisme sans but lucratif fondé en 1982 et appartenant aux résidents de Port-Menier (seule agglomération de l'île d'Anticosti et qui compte un peu plus de 200 habitants à l'année). L'entreprise emploie 13 personnes pendant l'automne lors de l'activité principale de la Pourvoirie qui est la chasse au cerf de Virginie débutant en septembre et se terminant en décembre. Ils reçoivent alors autour de 500 clients provenant principalement du Québec, mais aussi des autres provinces et des États-Unis.



Station de phare de Cap-de-Rabast. Photo : Pierre Lapointe

Pendant la période estivale, de la fin juin à la fin août, ils offrent des forfaits de villégiature qui incluent le transport pour accéder à Anticosti ainsi qu'un véhicule. Pour ceux qui accèdent à l'île par eux-mêmes, ils peuvent fournir seulement l'hébergement. Les gens viennent principalement pour visiter, faire de la randonnée et admirer les beautés de cette immense île : paysages, faune abondante, oiseaux, géologie unique, vestiges de villages abandonnés, etc.

Au niveau de l'hébergement, ils ont cinq chalets regroupés le long du lac Geneviève ainsi que les deux anciennes maisons des gardiens du phare de Pointe-Nord anciennement nommé Cap-de-Rabast. Il est important de spécifier que tous les hébergements proposés sont classés 4 étoiles par la Fédération des pourvoiries du Québec (FPQ). Ils ont rénové ces maisons de belle façon au cours des ans et se font

un devoir de bien en prendre soin. C'est le dernier endroit à Anticosti où on peut loger au pied d'un phare d'origine.

Un peu d'histoire sur les origines de cette tour lumineuse.

La prolifération des navires à vapeur à la fin du 19<sup>e</sup> siècle a eu comme résultat le déplacement de certaines routes maritimes. De plus en plus de navires passaient désormais au nord de l'Île d'Anticosti pour aller rejoindre le détroit de Belle Isle, car la distance vers l'Europe était plus courte. De plus, cette route permettait de rencontrer moins de brume que sur la route contournant Terre-Neuve par le Sud. Pour assister les navigateurs qui empruntaient le détroit de Jacques-Cartier, trois phares ont été construits sur l'Île d'Anticosti en 1919. Un à Pointe Carleton, l'autre à Cap-de-la-Table et le troisième à Cap-de-Rabast, aussi connu sous le nom de Pointe-Nord. Les trois structures étaient des phares blancs de forme octogonale en béton armé, possédant une corniche arrondie en béton qui supporte une lanterne octogonale rouge. Les deux premiers phares étant construits sur des caps assez élevés, n'ont que 40 pieds de hauteur tandis que le phare du Cap-de-Rabast a été construit plus près du niveau de la mer et impressionne avec ses 72 pieds de haut. Une superbe maison double pour le gardien et son assistant avait également été construite en 1918-19. Toutefois, comme sur toutes les autres stations de phare, elle aussi a été remplacée par deux bungalows au début des années 1960. L'automatisation en 1980 a remplacé le dernier gardien, M. Roger Poulin qui a alors été transféré sur le Pilier du Haut-Fond Prince. Malheureusement, le phare n'a pas été tellement entretenu par le gouvernement depuis cette date et son état commence à se dégrader. La Corporation du lac Geneviève a fait la demande pour conserver le statut patrimonial du phare.

Pour plus d'information, vous pouvez visiter notre site Internet à : [www.anticostiplg.com](http://www.anticostiplg.com)

## **L'ASSOCIATION DES GARDIENS DE PHARE DU QUÉBEC**

(Par : Jocelyn Lindsay)

L'objectif de ce texte est de retracer certains jalons du développement de l'Association des gardiens de phare, qui a représenté ceux-ci pendant plus de 60 ans. D'entrée de jeu, je dois affirmer que ce texte se fonde sur des données partielles et que des informations issues des sources officielles des ministères concernés apporteraient sans doute un autre éclairage. Je m'autorise à écrire ce texte à partir de certains documents retrouvés dans nos archives familiales et quelques souvenirs des rencontres annuelles pendant les années '50. Ces informations me semblent d'un intérêt certain pour les gestionnaires de phare actuels, qui partagent avec les pionniers un amour des phares et une conviction quant au rôle historique qu'ils ont joué pour la navigation dans les eaux canadiennes.

Un document du 10 octobre 1905 nous donne des informations intéressantes sur la formation de l'Association. En effet, un Comité permanent des Gardiens de Phare du Fleuve et du Golfe St-Laurent a été formé avec John McWilliams comme président, Léandre Fugère comme vice-président, René Lindsay comme secrétaire-trésorier et

F. Manseau, L. Lachance, J. Irvine, J. Banville et A. Malouin comme directeurs. Le comité désire représenter les gardiens de phare devant le gouvernement sur des questions comme le surcroît de travail et les échelles salariales. Le comité, faisant appel à l'esprit de corps et à la générosité, recommande « [qu']une contribution de 50 centins (cents) par chaque 100 piastres de vos salaires respectifs soit versée entre les mains du secrétaire-trésorier à cette fin. » Et il ne fallait pas craindre pour la dilapidation de ces fonds : « Ces dépenses seront faites avec la plus grande économie et les livres du secrétaire-trésorier seront ouverts pour l'examen de tous » !

Dans les mois qui ont précédé, les gardiens de phare communiquent ensemble et veulent développer une certaine solidarité. John McWilliams écrit le 17 mars à René Lindsay « tous les confrères d'ici à Gaspé et ceux d'Anticosti sont de cœur et âme avec nous. » Jos Ascot de la pointe ouest d'Anticosti ajoute : « Thanks very much, pleased with your plan. Wishing you all success, will also win friends ». Alf. Malouin mentionne : « Everyone of us will make use of all the influence we can command—Thanks for effort made and I hope success will be your reward. »

Il semble que les premiers efforts ont eu un certain succès, car le président McWilliams écrivait en octobre 1908 : « les journaux ont annoncé que la nouvelle classification augmentant les salaires des gardiens de phare et améliorant leur sort généralement a été sanctionnée ».

Le territoire couvert par l'Association a varié selon les périodes. Ainsi, le journal *St-John Herald* du 17 janvier 1920 mentionne qu'une assemblée convoquée par le secrétaire général et membre fondateur de l'Association des gardiens de phare du Canada, René Lindsay, a permis de réunir 50 gardiens de phare du Nouveau-Brunswick en vue de créer un chapitre provincial.

Un mémoire préparé en 1924 par l'Association des gardiens de phare pour présenter aux instances de la marine résume plusieurs éléments des conditions de vie et des doléances des gardiens de phare. Ainsi, ils se plaignent d'être médiocrement rémunérés et du fait que leur existence aventureuse est pleine de dangers. On y rapporte d'ailleurs plusieurs décès par noyade. On y rappelle qu'à ce moment, il y avait environ 500 phares au pays dont 150 sont dotés d'un signal de brume. Plusieurs années auparavant, cette position était considérée comme très importante et proportionnellement, les salaires y étaient meilleurs. En 1870, le ministre de la Marine avait décidé de diminuer les salaires sur une base moyenne de 35 % et ce n'est qu'en 1911 que les anciens salaires ont été rétablis. On y note que malgré cela, « ces sentinelles de l'obscurité ont toujours été payées 75 % moins cher que les autres employés civils », malgré les responsabilités et les dangers, ainsi que l'isolement, qui génèrent des coûts pour le transport et pour l'éducation des enfants. Une étude comparative permet aussi de voir que les gardiens de phare américains, dans des stations équivalentes, ont un salaire plus élevé de 138 %. Avec la preuve d'un certain nombre de décès, on montre que les embarcations fournies ne sont pas adaptées à plusieurs phares isolés. On signale qu'il serait temps de passer du bateau à voiles au navire à gazoline. Le 6 mars 1924, une délégation de gardiens de phare se présente donc à Ottawa pour présenter le mémoire au ministre de la Marine. Il reste dans ma

famille une anecdote liée à la présentation de ce mémoire. Mon grand-père, utilisant son temps précieux lorsqu'il allait « siéger aux toilettes », en profitait pour pratiquer à haute voix la version anglaise de l'allocution qu'il aurait à présenter au ministre et aux députés. Comme quoi la vie privée et la vie publique font parfois bon ménage !

En 1952, 41 gardiens étaient membres de l'Association et on espérait augmenter le nombre à 50. Être membre actif de l'Association des Gardiens de Phare du Québec ne représentait pas une très grosse dépense : il en coûtait 1,00 \$ annuellement.

À la réunion annuelle de 1955, il fut décidé que l'Association porterait dorénavant le nom de « Conseil local des Gardiens de Phare du St-Laurent ». Auparavant, elle s'appelait l'Association des Gardiens de Phares – Agence de Québec. Dans la convocation du 12 janvier 1952, le président Thibault mentionne qu'on discutera « nos salaires et les salaires des assistants et aussi bien d'autres détails qui intéresseront tous les gardiens ».



Fait intéressant, le président invite les membres à prendre une assurance responsabilité patronale puisque ce sont les gardiens qui paient les salaires aux assistants. Le coût ? Pour une police de 5 000 \$, il en coûte 0,85 \$ par 100 \$ de salaire payé aux assistants. Et c'est évidemment aux gardiens à assumer ce coût.

Exemple d'une carte de membre, pour l'année 1952-53. Photo : Collection J. Lindsay

En septembre 1952, le président de l'Association avise les gardiens d'écrire au ministère des Transports pour demander une augmentation du salaire de 30 \$ par mois pour l'assistant. Il faut toutefois que chaque gardien fasse sa propre demande, car les assistants sont employés du gardien et non du ministère. L'Association est heureuse d'avoir obtenu cette décision du Conseil du Trésor à Ottawa. Comme l'écrivait le président Ernest Thibault en décembre 1952, « Messieurs, vous savez que l'on a obtenu certaines faveurs pour certains phares et aussi l'amélioration du salaire des assistants. Bien d'autres demandes restent encore en suspens ».

En 1952, les buts de l'Association sont énoncés comme suit : 1) Grouper tous les gardiens de phare dans une même fraternité ; 2) Faire des représentations justifiées au ministère, en temps opportun, par l'entremise de ses représentants afin d'augmenter l'efficacité de leurs services et le bien-être général des gardiens. En retour de quoi le secrétaire était autorisé à percevoir une contribution de membre de 1,00 \$ par an, tel que mentionné plus haut, pour couvrir les frais de papeterie, d'imprimerie et de

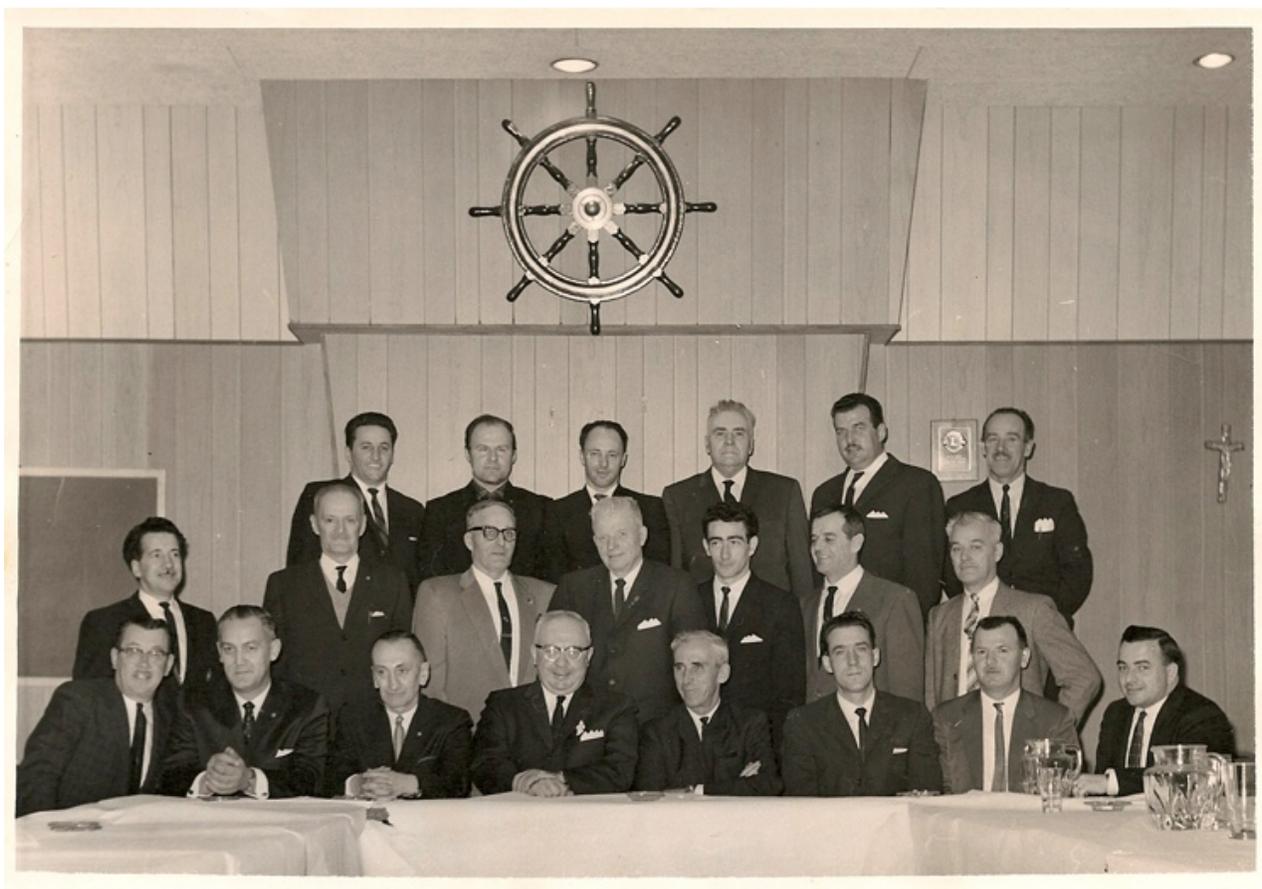
correspondance, en retour de quoi une carte de membre était envoyée à chaque gardien qui voulait faire partie de l'Association.

En 1953, une lettre adressée à mon père par un gardien montre bien... qu'on était encore loin des congés parentaux : je m'occupe présentement d'avoir un remplaçant pour le temps de mes vacances. Le département ne veut pas le payer et je ne puis pas laisser ma femme seule vu qu'elle est enceinte à son huitième mois ».

Le compte-rendu de l'assemblée de février 1957 nous donne diverses informations. Ainsi, le conseil local des gardiens de phare du St-Laurent couvre les gardiens du fleuve St-Laurent, de l'Île d'Anticosti et d'une partie du Nouveau-Brunswick. Le groupe appartient au conseil local du St-Laurent des Employés civils amalgamés du Canada. Une des résolutions de cette rencontre est d'obtenir la semaine de 40 heures au lieu de celle de 84 heures à l'époque. Une autre demande était qu'un troisième homme soit engagé pour réduire ce temps. Également, l'assistant, qui partage les responsabilités du gardien, n'est pas membre du service civil et une résolution demandait que l'assistant-gardien soit placé sous la loi du service civil pour qu'il puisse bénéficier des mêmes avantages sociaux que les gardiens. On note aussi à cette rencontre deux demandes particulières, soit la gratuité du chauffage et de l'électricité dans les établissements des gardiens de phare ainsi que le paiement de la prime d'hospitalisation des gardiens et assistants.

L'Association pouvait bien penser que le salaire des gardiens était assez bas en tenant compte de leurs responsabilités. Le journal *La Presse* du 17 juillet 1953 nous donne toutefois un son de cloche patronal un peu différent : « Un moyen presque certain d'épargner de l'argent est de devenir gardien de phare. — Les porte-parole du service de la marine du ministère des Transports disent que les gardiens de phare, dans les régions éloignées, ont peu d'occasions de dépenser leur salaire, lequel atteint un maximum de 3 500 \$ par année — L'épargne n'est pas une vertu chez les gardiens de phare du Canada, elle leur est imposée par l'isolement » ! Comme nul n'est prophète en son pays, on y ajoutait aussi qu'« il est peu vraisemblable que la modernisation en vienne à remplacer le gardien de phare lui-même. L'équipement mécanique peut subir des pannes. Rien ne peut remplacer l'attention personnelle ».

La rencontre de 1964 revient sur des thèmes récurrents, mais montre aussi certains développements : avoir un salaire proportionnel à la compétence et aux responsabilités ; apporter des améliorations aux habitations et augmenter l'électrification de plus d'habitations, car « dans plusieurs endroits, les gardiens de phare s'éclairent encore au fanal et vivent dans des conditions assez pénibles ». On demande que dans les postes les plus éloignés, des mesures soient prises pour que la poste arrive au moins une fois par... mois. Même si la plupart des gardiens travaillent encore 84 heures par semaine, on note une amélioration sensible, soit le système de gardien junior. Fait intéressant lors de cette rencontre, l'agent régional Gaudreau a souligné le départ à la retraite de trois vieux routiers des phares du Bas-St-Laurent : Ernest Thibault (Bic), Freddy Lindsay (Île Verte) et Charles-Auguste Lavoie (Pointe-au-Père).



Congrès de l'Association des gardiens de phare, février 1964. Photo : Collection J. Lindsay

**Rangée du bas :** G.G. Piché, secrétaire national adjoint, Ottawa ; L.A. Gagnon, surintendant, Québec ; L. Lamontagne, agent du personnel au ministère des Transports, Québec ; capitaine G.E. Gaudreau, agent régional, service maritime, agence de Québec ; Louis-Philippe Carré, nouveau président élu de St-Siméon ; Jacques Landry, coprésident, Pointe-des-Monts ; Paul-Roger Caron, secrétaire-trésorier, Rivière à la Martre ; Paul Vallée, ingénieur, agence de Québec ;

**Rangée du centre :** Paul-Émile Couture, vice-président national, Ottawa ; Freddy Lindsay, retraité, Île Verte ; Ernest Thibault, retraité, Bicquet ; Frédéric Dufour, Ste-Félicité ; Yves Lavoie, Pointe-au-Père ; Roger St-Pierre, Pointe-au-Père ; Robert Kavanagh, Île aux Perroquets ;

**Rangée du haut :** Patrice Thibault, Bicquet ; Claude Fraser, Île Verte ; Maurice Thibault, Bicquet ; Charles-Auguste Lavoie, Pointe-au-Père ; Evariste Ferguson, Métis ; J. Gleeton, Métis.

Personnellement, je me souviens de ces rencontres de l'Association, dans les années '50, car on partait toute la famille pour environ 5 jours, à Québec et restions au Château Champlain (devenu l'Auberivière). C'était le moment, en février, de vacances familiales (aucune absence n'était permise pendant les mois d'activité du phare), avec le magasinage sur la rue Saint-Joseph et la rencontres des familles des autres gardiens de phare. Également, c'était l'occasion d'aller présenter les doléances particulières à l'agent régional, dans l'édifice près de la traverse de Lévis.

Évidemment, l'automatisation a signifié pour les gardiens de phare l'abolition progressive de leur emploi et conséquemment la disparition de l'association qui les représentait. Avec des moyens très limités, cette association a pu regrouper les

gardiens et contribuer à donner de meilleures conditions de salaire et de travail pour les gardiens eux-mêmes, pour les assistants devenus plus tard des gardiens juniors et contribuer indirectement à la qualité des services à la navigation.

## **Est-ce payant d'être efficace ?**

(Par : Jean Cloutier)

Dernièrement, en discutant avec un autre gestionnaire de phare, nous faisons le bilan de la situation de nos phares sur le Saint-Laurent. Je me suis alors demandé si toutes les provinces étaient traitées également par nos élus fédéraux. Est-ce que le partage des fonds nécessaires aux réparations permettant les cessions est fait équitablement entre tous les phares, indépendamment de leur situation géographique ? Et qu'en est-il pour les phares dont les travaux majeurs ont déjà été exécutés par le gestionnaire à ses frais ?

Premièrement, le gouvernement ne peut allouer un montant précis et égal à chacune des provinces pour la simple et bonne raison que le nombre de phares y est différent d'une province à l'autre. Par exemple, à l'Île-du-Prince-Édouard, on recense 16 phares tandis qu'en Ontario nous en retrouvons 47. Deuxièmement, l'étendue des travaux à faire sur chacun des phares est très différente et chaque site est un cas unique, la valeur des interventions qui doivent y être effectuées varie énormément. C'est justement sur ce point qu'il semble y avoir une injustice. S'il y a tant de différence entre les montants à investir sur la mise à niveau des stations de phare, c'est en partie parce que certains phares ont déjà été mis à niveau afin de répondre aux normes par des intervenants indépendants.

Sans être chauvins nous pouvons dire que, historiquement ici au Québec, dans la région laurentienne, nous sommes plus efficaces. Par conséquent, c'est souvent ici que les modifications et les changements sont expérimentés pour ensuite être étalés au reste du pays. Prenons par exemple l'automatisation des phares et le congédiement des gardiens. C'est ici que la Garde côtière canadienne a commencé l'expérimentation et notre dernier phare à être automatisé fut celui du Haut-Fond Prince, il y a 50 ans ! Par la suite, ayant prouvé que cela se faisait assez bien et que ces aides à la navigation pouvaient continuer à fonctionner avec seulement des visites ponctuelles des techniciens, l'automatisation devait s'étendre au reste du Canada. Je suis désolé de vous apprendre qu'aujourd'hui en 2013, vos taxes payent encore des salaires de gardiens de phare dans quelques provinces du pays et n'osez surtout pas vous plaindre de ce fait, car ils sont indélogeables ! Lorsque ce fut le temps de réduire le nombre d'aides à la navigation, enlever des bouées, des amers terrestres ou des feux d'urgence sur les phares, c'est encore la région laurentienne qui a été la première à s'exécuter.

C'est aussi ici, le long du Saint-Laurent, que nous retrouvons les plus vieux gestionnaires de phare. Il y a plusieurs années, ces bénévoles ont pris en charge le sauvetage des phares de leur région, avant qu'ils n'atteignent des niveaux de décrépitude si avancés qu'il aurait alors été impossible de faire quoi que ce soit. Si nous

avons attendu jusqu'à aujourd'hui pour sauver ces phares avec le programme de cession du gouvernement, il n'y aurait plus rien eu à sauver ! Le gouvernement serait donc, en théorie, redevable à l'initiative et à l'efficacité des groupes de bénévoles visionnaires qui ont fait l'entretien des sites laissés à l'abandon. Par exemple, si aucune intervention n'avait été faite au phare du Cap au Saumon, il ne resterait que des ruines à nettoyer et il en coûterait facilement un demi-million de dollars pour rendre cette station au niveau dans lequel nous la retrouvons aujourd'hui. Et que dire du phare de l'Île du Pot à l'Eau-de-Vie dont la lanterne avait été enlevée, laissant un trou béant pour la pluie et la neige, au lieu de remonter la lumière de la tour à claire-voie se trouvant près du phare. Tout a été à reconstruire ! Nous pourrions citer plusieurs autres exemples du dynamisme engagé des gestionnaires de phare pendant qu'à Ottawa les fonctionnaires ne faisaient que discuter du sujet... Finalement, le fédéral a accouché de la fameuse loi de la cession des phares avec l'objectif de sauver ces monuments historiques maritimes qui ont vu naître le pays.

Cette loi, créée à la base dans le but de sauvegarder quelques modèles de phares patrimoniaux spécifiques, nous a été proposée par le Sénat. Donc, complètement dépourvue de financement. De plus, cette loi n'avait pas comme objectif initial d'intégrer tous les phares à une cession, mais seulement les phares à caractère historique et/ou représentatifs d'une époque et d'un style architectural. Personnellement, avant l'arrivée de cette loi, lorsqu'il n'y avait que des rumeurs, je voyais tout au plus cinq ou six phares au Québec qui cadraient à l'intérieur de ces paramètres. Toutefois, il en a été autrement à Ottawa et je dirais même qu'il y a eu un petit dérapage en insérant tous les phares, balises et tours à claire-voie dans cette possibilité de cession. Belle occasion de se débarrasser d'un fardeau pour le gouvernement ! Il ne faut quand même pas être naïf ! La cession des phares n'était donc plus comme ils le prétendaient « Un geste de sauvetage des phares patrimoniaux » ! C'est tout simple à comprendre, suite à l'automatisation et au départ des gardiens, les phares ont manqué d'amour et surtout d'investissements. Le résultat a été que ceux-ci tombaient en ruine au grand désarroi des communautés avoisinantes. Le gouvernement avait une patate chaude dans les mains et présentement, ils nous la passent en essayant de sauver la face. Ainsi en cédant ces structures patrimoniales en piteux état, ils se libèrent de la lourde responsabilité de les sauver et de les entretenir pour les années à venir. Pêches et Océans Canada, sachant qu'il serait difficile de nous refiler ces structures défraîchies, a quand même fait des représentations au Conseil du Trésor pour obtenir les fonds nécessaires pour la remise à niveau. La réponse n'a pas été positive, et maintenant ils doivent quand même essayer de réparer ces phares à même un budget déjà amputé depuis quelques années.

Cela dit, pour ceux qui, comme nous, ont été trop efficaces et n'ont pas attendu que le gouvernement instaure une politique de préservation des phares (pour certains phares, c'était impossible d'attendre) il semblerait que nous devenions les enfants pauvres de cette loi. Sur certaines stations de phares où rien n'avait été fait depuis le départ du gardien, le gouvernement injecte aujourd'hui des milliers de dollars. Sur d'autres stations de phare appartenant toujours au gouvernement fédéral, des gestionnaires ont déjà fait les travaux à leurs propres frais et en récompense, ils ne reçoivent rien ! Pas

de merci, pas de considération, pas de montant forfaitaire pour compenser une petite partie des investissements engagés lors de toutes ces années d'entretien. Rien pour ceux qui ont déjà fait le gros de l'ouvrage !

Exemple concret : au phare de Cove Island en Ontario, ils procèdent présentement l'enlèvement de la peinture au plomb pour ensuite repeindre le phare. Coût de la facture : 258 000 \$. La même intervention a été réalisée au phare du Cap au Saumon par son gestionnaire (Peter Noreau). Des heures de travaux de grattage, de récupération de la vieille peinture, de trajets dans un petit sentier en 4 roues, pour disposer de ces résidus contenant du plomb de façon convenable dans un écocentre. Par la suite, l'installation d'échafaudages pour repeindre le tout avec de la peinture et des pinceaux, toujours payés par le gestionnaire... Coût de la facture pour le gouvernement : 0 \$ ! Nous aurions été en droit de croire que les gestionnaires qui ont déjà fait l'ouvrage dans les normes seraient compensés. Il semble bien que non et ceci nous amène à un autre aspect un peu pervers de cette loi. Nous sommes encore tentés de pointer du doigt Pêches et Océans Canada pour ceci, mais ce n'est pas de leur

ressort, car il y a plusieurs intervenants différents impliqués pour la cession d'un phare. Dans ce cas précis, c'est le secteur « Conformité environnementale » de Pêches et Océans Canada qui passe avant la cession pour s'assurer que les sites sont conformes. Dans le cas d'un site déjà conforme, comme Cap au Saumon, pas de cadeau pour les travaux déjà faits ! Pour un site non conforme, ils font ce qu'il y a à faire et ça coûte assez cher à certains endroits. Il y a d'autres intervenants qui vont aussi se manifester bientôt ! L'arpentage, les droits de passage et finalement les recommandations ou approbations de Parcs Canada. Car il ne faut pas oublier qu'au départ c'était une loi pour des sites patrimoniaux !



Travaux de peinture du phare du Cap au Saumon par le gestionnaire. Photo : P. Noreau

En résumé, je crois que cette démarche pour sauver les phares patrimoniaux était louable. Mais, sans le financement approprié, c'est exactement comme pelleter ses problèmes dans la cour de ses voisins. Il y a des occasions où ça ne paye pas d'être les premiers à entreprendre quelque chose, d'être visionnaire, efficace et impliqué. Aurait-il été plus payant pour nous de rester assis sur notre derrière, les bras croisés à attendre que le gouvernement s'implique ? Peut-être, mais il n'y aurait rien eu à sauver si nous avions attendu après eux !

## De la belle visite de l'Acadie.

(Par : Jean Cloutier)

Nous avons été privilégiés sur le site du phare de l'Île Verte le 26 septembre dernier par une très belle journée ensoleillée, sans vent nous laissant entendre le souffle des baleines. Mais le privilège était plutôt de recevoir une équipe de tournage du Nouveau-Brunswick accompagnée de l'excellente chanteuse acadienne Sandra Le Couteur. C'est un peu elle qui a mis le phare de Miscou sur la « Map ». Ce phare, avec ses 24 mètres de hauteur, est probablement le plus haut phare de bois au Canada. Au rez-de-chaussée, il peut accueillir facilement 75 personnes pour assister à des spectacles de chansons et de poésie. Depuis cinq ans, Sandra occupe le phare, fait ses tours de chant en plus de recevoir des chanteurs de toute la francophonie, y compris des chanteurs du Québec. Nous pouvons proclamer qu'au phare de Miscou, il y a eu l'avant Sandra Le Couteur et l'après ! Quelle belle façon de sauver et de mettre en valeur un phare en se recueillant dans ses entrailles pour y chanter son histoire, sa mer et son Acadie.



L'équipe de tournage au phare de l'Île Verte. Photo : Jean-Pierre Charest

Le réalisateur Julien Cadieux, m'expliquait que son documentaire se veut une rencontre des gardiens de phare, d'intervenants et d'organiseurs comme nous, qui par différentes activités gardent leurs phares vivants et leur permettent de devenir des lieux exceptionnels de rencontre pour leur communauté. Et devinez qui a eu la chance de faire toutes ces belles rencontres passionnantes ? Sandra ! Ils ont visité le phare de

Sambro en Nouvelle-Écosse, les phares de Ferryland et de Cape Spears à Terre-Neuve, les phares madelinots du Rocher aux Oiseaux et de l'Île Brion avant d'arriver sur nos côtes. Ici, ils ont fait un arrêt aux phares du Cap au Saumon, de l'Île Verte, de Métis, de La Martre, et tout ça, sans oublier qu'ils ont pris des images des autres phares qu'il y avait sur leur chemin.

Sandra est donc arrivée sur notre Île en prétendant que le phare de son Île de Miscou était le plus beau. J'ai donc passé la journée à lui faire visiter tous les recoins de notre paradis pour essayer de lui démontrer que nous n'avions pas seulement le plus vieux phare du Saint-Laurent, mais aussi le plus beau. J'ai travaillé dur, mais cette Acadienne au franc-parler désarmant est difficile à convaincre ! Je lui ai raconté l'histoire incroyable de notre phare, en plus d'avoir dame Nature de mon côté pour exposer les plus belles images de notre site. Mais la chanteuse est en amour et fidèle à son phare. Malgré tous mes efforts, il n'était pas question qu'elle triche avec un autre phare et je la comprends très bien, car j'ai les mêmes sentiments envers notre phare. À la fin de la journée, nous avons donc convenu dans une belle accolade que nous avons tous les deux un paradis que l'on peut atteindre grâce à une tour blanche lumineuse qui vous guide. Elle crie à qui veut l'entendre : « Voir Miscou et mourir ! » Moi je vous conseille de prendre une journée de plus et de venir voir l'Île Verte avant de mourir ! Merci Sandra pour ta belle visite.



Sandra le Couteur et Jean Cloutier sur la plage près du phare de l'Île Verte.  
Photo : Jean-Pierre Charest

Ce documentaire d'environ une heure : « Le Chant du Phare » sera présenté en 2014 à Radio-Canada et possiblement sur d'autres chaînes par la suite.

Sandra a fait deux CD et elle en prépare présentement un troisième. Parmi les chansons de son prochain album, il y en aura une écrite par son fils qui s'intitule : « Le Phare ».

**Vous pouvez vous les procurer sur iTunes**  
Son premier CD : *La Demoiselle du traversier*  
Son deuxième CD : *Terre Natale*

## Le phare de l'Île aux Perroquets : Toujours jeune en fêtant ses 125 ans

(Par Lise Cyr et Marie Lachance)

*« Le phare de l'Île aux Perroquets fut bâti en 1888 à la demande des navigateurs de la côte du nord, de tous les navigateurs canadiens qui fréquentent nos parages et aussi de la compagnie Fraser & Holiday propriétaires du vapeur « Otter » faisant le service de la malle le long de la côte jusqu'à la Pointe aux Esquimaux. Je dois dire que ce n'est pas à notre première demande qu'on l'a bâti, car il y avait près de vingt ans que l'on envoyait requête sur requête pour l'obtenir. »*

*Placide Vigneau, 1892*

L'Île aux Perroquets baigne dans la partie la plus étroite et la plus turbulente du détroit de Jacques-Cartier, entre la Côte-Nord et l'île d'Anticosti. Longue de 350 m et large de moins de 100 m, cette petite île forme un plateau rocheux peu élevé. Le sommet atteint 12 m au-dessus des flots. Ses falaises abruptes offrent un escarpement qui s'abaisse légèrement au sud et s'enfonce dans la mer à l'est. C'est le seul endroit où on peut accéder à l'île.



L'Île aux Perroquets au début des années 1960.  
Photo : Archives Nationales du Canada

Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, la circulation maritime dans le golfe du Saint-Laurent s'intensifie considérablement. Quelque 2000 personnes habitent la région de la Minganie et la population vit des produits de la mer et principalement de la pêche à la morue. Une flotte impressionnante de goélettes se déploie entre Natashquan et Mingan. Avec les établissements permanents débute aussi le passage régulier des bateaux de ravitaillement et de transport des passagers.

L'arrivée massive de deux millions d'immigrants entre 1829 et 1891 incite les compagnies de navigation océanique à mettre en place des liaisons régulières entre l'Europe et le Canada. Le développement des navires à vapeur améliore la durée et les conditions des traversées. En 1880, trois compagnies, la *Allan*, la *Dominion* et la *Beaver* comptent pas moins de 27 vapeurs et effectuent une centaine de voyages.

Entre 1857 et 1885, un naufrage et plusieurs échouages importants dans le secteur des Îles de Mingan vont accentuer les sollicitations pour la construction d'une station de

phare à l'Île aux Perroquets. Les compagnies de transport, autant océanique que fluvial, joignent leurs voix aux revendications des pêcheurs côtiers pour que le gouvernement mette en place des aides à la navigation.

Dès 1877, le conseil municipal de Pointe-aux-Esquimaux — maintenant Havre-Saint-Pierre — demande la construction d'un phare à l'île Walrus — maintenant Petite île au Marteau — et à l'Île aux Perroquets. Appuyées par des lettres de la compagnie Allan (12 juin 1885) et du commandant Wakeham (2 août 1886), les requêtes des navigateurs seront exaucées après plus de 20 ans de demandes répétées. La station de phare de l'Île aux Perroquets sera donc érigée en 1888 et sera un des premiers feux à baliser ce secteur du golfe du Saint-Laurent.

### **Le premier phare**

Le premier phare de l'Île aux Perroquets est une construction de bois flanquée d'une maison d'habitation qui accueille la famille du gardien, l'assistant et les autres aides nécessaires au bon fonctionnement du phare.



Pendant 63 ans, soit de 1888 à 1951, la station de phare évolue au rythme des améliorations technologiques. Le premier phare reste en place et quelques bâtiments s'ajoutent selon les besoins.

Premier phare de l'Île aux Perroquets. Photo : Archives Nationales du Canada

### **Le phare se modernise**

Depuis l'implantation du premier phare à l'Île Verte en 1809, les conditions d'hébergement des gardiens de phare et de leurs assistants ont fait l'objet de revendications soutenues. En effet, le gardien devait assurer le salaire des assistants à même ses revenus et les loger dans la maison fournie par le gouvernement. Les assistants n'avaient pas la permission d'y amener leur famille.

Sur l'Île aux Perroquets, l'année 1951 marquera la fin de cette forme de cohabitation qui prévalait depuis la mise en place du phare en 1888. En effet, la construction du

nouveau phare sera accompagnée de la construction de deux maisons, une pour le gardien et sa famille, l'autre pour son assistant et sa famille. Ces trois nouvelles structures forment encore maintenant le cœur des installations actuelles.

Le bâtiment du criard de brume érigé en 1917 sera agrandi vers 1932 pour accueillir des technologies relatives à l'amélioration des communications. Un nouvel édifice est construit en 1961.

Quelque 20 ans plus tard, soit en 1981, la station est complètement automatisée, tournant une page importante de l'histoire de la navigation dans le secteur des îles de Mingan. Tous les navires sont maintenant équipés de systèmes sophistiqués de géo-positionnement rendant obsolète l'existence même des stations de phare comme celle de l'Île aux Perroquets. Cependant, la lumière a survécu et guide toujours les petites embarcations qui passent à proximité.

### **Une vie difficile pour les gardiens et leurs familles**

Vivre à l'Île aux Perroquets n'a sûrement pas été de tout repos pour les familles des gardiens et celles des assistants. De petit gabarit et battue par les vents, l'Île aux Perroquets s'apparente davantage à un piton rocheux au milieu de la mer.

Beau temps, mauvais temps, le gardien et ses assistants guident les bateaux à travers les écueils environnant la route de navigation : hauts-fonds, récifs, changements de courants et nombreuses îles. Ils sont au poste jour et nuit, se relayant par quarts de travail. Ils doivent allumer la lumière du phare et garantir sa bonne marche du coucher au lever du soleil. Par temps de brume, de neige ou encore de tempête, ils pallient l'absence de lumière en actionnant les signaux sonores qui informent les navigateurs de leur position dans le golfe.

Six gardiens et de nombreux assistants y ont assumé la responsabilité de scruter l'horizon, communiquer avec les bateaux, assurer l'entretien de la lumière et de tous les bâtiments de la station et voir à la tenue des livres, des registres et des commandes pour tous les équipements reliés au bon ordre du phare et de ses composantes.

#### **Henry de Puyjalon : 1888-1891**

Un noble français tombé en amour avec la Côte-Nord, le comte Henry de Puyjalon, a été nommé gardien de l'Île aux Perroquets en 1888. Il avait déjà à son actif plusieurs missions de découverte et d'exploration de la Côte-Nord.

#### **Charles-Eustache Forgues : 1891-1892**

Cet arpenteur de profession est resté dans les fonctions de gardien à peine quelques mois. Il s'est noyé avec son assistant en mai 1892, en allant chercher une sage-femme à Longue-Pointe — maintenant Longue-Pointe-de-Mingan — pour assister son épouse qui devait accoucher quelques jours plus tard.

### **Placide Vigneau : 1892-1912**

C'est à l'aube de ses 50 ans que Placide Vigneau entame la carrière de gardien après avoir exercé les métiers de pêcheur et de capitaine de goélette. Il occupera ce poste durant 20 ans avant de céder la place à son fils Hector. Par la suite, il demeura sur l'île et travaillera durant plusieurs années comme assistant.

### **Hector Vigneau : 1912-1948**

Hector Vigneau, fils de Placide, détient le record de longévité dans le travail de gardien sur l'île aux Perroquets. Il est demeuré en poste durant 36 ans.

### **Robert Kavanagh : 1948-1976**

Le gardien Robert Kavanagh avait travaillé au phare de Pointe-des-Monts comme assistant, avant de prendre le poste de gardien à l'île aux Perroquets. C'est sous sa responsabilité que le nouveau phare, la maison du gardien et celle de l'assistant-gardien seront construits en 1951.

### **John A. Collin : 1976-1978**

Assistant de son beau-frère Robert Kavanagh, John A. Collin est arrivé dans le poste de gardien avec la mission d'en faire une station automatisée. Il est allé par la suite au phare de l'île du Corossol près de Sept-Îles.

### **La station de phare et sa cure de jeunesse**

Depuis quelques années, de nombreux travaux ont été effectués pour donner une nouvelle vie à la station de phare de l'île aux Perroquets. Bien des efforts concertés ont permis de structurer un plan d'intervention qui a connu un aboutissement heureux à l'été 2013.

Tous les bâtiments ont été restaurés et une exposition a pris place dans le bâtiment du criard de brume. L'ensemble de la mise en valeur de la station comprend un circuit extérieur de visite (qui sera installé au printemps 2014) et une présentation muséologique occupant la surface du bâtiment du criard de brume.

Maquette du premier phare.  
Maquettiste : Michel Bergeron, Photo : Lise Cyr



Le circuit extérieur balise le sentier qui conduit les visiteurs du débarcadère jusqu'au bâtiment du criard de brume. Plusieurs panneaux d'interprétation présentent une lecture du paysage illustrant les difficultés de navigation du secteur, parlent des nombreux naufrages qui ont marqué l'entrée du golfe du Saint-Laurent et font une incursion dans le monde des oiseaux habitant ce mini archipel que constituent les Îles aux Perroquets.



L'autel de la chapelle retrouvé dans un mur lors de la restauration du bâtiment. Photo : Lise Cyr

L'exposition principale est installée dans le bâtiment du criard de brume. Elle se divise en cinq zones présentant l'histoire de la station, l'évolution des équipements technologiques, les communications, le mode de vie sur cette île rocailleuse et une particularité, l'île aux écrivains. En effet, deux gardiens et une épouse de gardien ont été inspirés par cette île et nous ont laissé des écrits remémorant la vie nord-côtière et bien des récits authentiques relatant la vie aux Perroquets.

Les moyens d'interprétation sont multiples. En plus des textes explicatifs débordant de documentation visuelle, on remarque une magnifique maquette en trois dimensions du premier phare et de la maison qui y était annexée. Cette maquette est une réalisation de l'ethnologue Michel Bergeron et constitue une œuvre d'art de précision et d'esthétisme incomparable. On trouve de nombreux objets originaux comme un autel de mission, des équipements reliés à la lumière ou aux signaux sonores, des archives

et des articles de vie domestique provenant des familles de gardiens. Un film intitulé *Les gardiens de la mémoire* complète la muséologie de cet ensemble.

### **Les projets d'avenir**

Plusieurs étapes du projet de revitalisation de la station de phare de l'Île aux Perroquets ont été complétées. Les bâtiments ont repris leur air de jeunesse et un projet de mise en valeur a été implanté au cours de l'été 2013. Dans un avenir proche, soit l'été 2014, la Corporation de l'Île aux Perroquets (CÎP) sera prête à recevoir des visiteurs en hébergement qui pourront y vivre une véritable immersion dans un environnement exceptionnel. Parcs Canada va poursuivre sa collaboration auprès de la CÎP, afin de la soutenir dans la promotion et l'opération du site. Cette station de phare a été tirée de la désuétude par toute la volonté de la région de la Minganie. Lorsqu'on se rappelle dans quel état elle était il y a encore cinq ans, on peut estimer qu'elle est en train de ressusciter et son avenir semble voguer sous de bons augures. Bien des énergies ont été déployées pour faire revivre cette station de phare et c'est un exemple extraordinaire d'efforts concertés, de volonté et de détermination.

### **La station de phare de l'Île aux Perroquets sur son 36 pour fêter son 125<sup>e</sup> anniversaire !**

(Par : Audrey Beauchemin)



Avant et après les travaux ! Photo : A. Beauchemin

Le 18 octobre dernier mettait un terme aux travaux de restauration des bâtiments composant la station de phare de l'Île aux Perroquets. Après plus de 40 ans de quasi-abandon, ce joyau patrimonial a enfin l'opportunité de reprendre vie. Cette journée marque certainement une étape importante dans le projet de revitalisation de la station de phare. Une magnifique manière d'ouvrir les célébrations de son 125<sup>e</sup> anniversaire !

C'est avec le regard chargé d'émotions variées et contradictoires que j'ai quitté les derniers valeureux ouvriers ainsi que notre équipage ce matin-là. D'une part, nous étions heureux de mettre un terme à ce chantier complexe et de pouvoir enfin crier victoire à la sauvegarde de ce patrimoine maritime. D'autre part, nous étions émus à l'idée de se remémorer des moments nostalgiques vécus pendant cette transformation. Enfin, nous réalisons l'ampleur du défi d'y ramener la vie afin d'en assurer la préservation à long terme et de contribuer au rayonnement économique, touristique et culturel de notre belle région. Voilà une description simple du cocktail émotif ressenti ce jour-là.

L'Île aux Perroquets, gardienne du chenal nord d'Anticosti, revêt maintenant ses habits du dimanche grâce à l'intervention d'un nombre incalculable d'organismes et de personnes. La persévérance et la concertation demeurent sans conteste la clé permettant de mener à terme un projet de cette envergure.

Le premier plan directeur de la réserve de parc national du Canada de l'Archipel-de-Mingan (RPNCAM) mentionnait déjà des visées d'hébergement au sein des maisons de l'Île aux Perroquets, porte d'entrée ouest de l'archipel. Trente ans plus tard, le tout se concrétise grâce aux efforts soutenus d'une communauté appuyée par son gouvernement soucieux du développement touristique entourant le majestueux fleuve St-Laurent.

Bien que maintenant chapeauté par la Corporation de l'Île aux Perroquets (CÎP) en partenariat avec la RPNCAM, il faut rappeler que ce projet a officiellement débuté en 2005. La Minganie avait alors choisi de prioriser la mise en valeur des stations de phare de l'Île aux Perroquets et de la Petite île au Marteau afin d'offrir de nouvelles possibilités d'expériences aux visiteurs au cœur de l'Archipel de Mingan, produit d'appel touristique de la région de Duplessis. Parcs Canada, la MRC de la Minganie, la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan ainsi que le Centre Local d'emploi de Havre-Saint-Pierre sont les instigateurs de cette initiative.

Personnellement, je suis arrivée fringante et pressée en 2010 avec le mandat de compléter le financement du projet et d'accompagner la Corporation de l'Île aux Perroquets dans son démarrage d'entreprise sur un laps de temps de 2 ans. Quatre mandats et trois ans plus tard, j'y œuvre encore. L'échéancier prévoit un démarrage opérationnel à l'été 2014 et beaucoup de travail demeure. Vous ne pouvez pas vous imaginer la quantité de défis que nous avons dû surmonter pour en arriver à la sauvegarde de ce bijou culturel qui était dans un état critique : la recherche de partenaires sensibles à la cause dans un territoire aussi vaste et épars ; les défis techniques et logistiques d'apporter de la machinerie lourde sur l'Île ; les surprises de dégâts plus profonds que prévu dans les bâtiments ; la gestion des montagnes de déchets liés à la démolition ; les tergiversations et recherches de solutions sur le sujet prioritaire de l'eau potable ; les multiples protocoles administratifs qui s'accumulent ; le

contexte politico-économique précaire et mouvant des dernières années ; les conditions de navigation difficiles et j'en passe. Les difficultés se multipliaient et au final, nous riions, étonnés de ne pas avoir atteint la limite.



Pendant les travaux ! Photo : A. Beauchemin

Plusieurs se sont investis cœur et âme dans ce projet. Je pense à des gens comme Pierrot Vaillancourt, Julie Valcourt, Charles Kavanagh, Marie Lachance, Pierre Paquet, Jean-Marc Collin, Lise Cyr, Antoine L'Italien Savard... sans parler de tous les autres. Nous ne sommes que quelques maillons d'un engrenage complexe dans lequel l'accomplissement de chacun fait en sorte que ce projet devienne tangible. Le secret : l'esprit d'équipe.

Parcs Canada est bien sûr un partenaire incontournable dans un tel achèvement. Normal, vous direz probablement ; mais je peux attester que les efforts investis dans ce projet sont monstres et loin d'être terminés. Il en va de même pour la municipalité et d'autres organismes tels que le Centre Local d'emploi pour ne nommer que celui-ci. Même l'équipe de Construction et Ferblanterie Johnny Bond est allée au-delà de son mandat. Le sentiment d'appartenance a sans doute été la touche ultime qui a fait en sorte que l'investissement de tous a été bien au-delà des engagements et le résultat est frappant.

À l'heure actuelle, les efforts s'orientent vers le financement nécessaire au démarrage opérationnel de la CÎP. S'en suivront les acquisitions, l'embauche du personnel et la mise en place du site. Bon nombre de défis nous attendent, mais la persévérance et la concertation demeurent notre gage de réussite.

Éco-nuitées haut de gamme dans un habitat insulaire authentique, gorgé de richesses naturelles et culturelles, voici ce que proposera la CÎP dès l'été 2014.



Avant et après dans la maison. Photo : A. Beauchemin

Fondée en août 2010, la CÎP a pour mission de préserver, de mettre en valeur et de développer la station de phare de l'Île aux Perroquets afin de faire découvrir son importance historique, son patrimoine maritime ainsi que les caractéristiques particulières qui font d'elle un attrait touristique de premier plan pour la Minganie.

En plus de l'offre unique d'hébergement, grâce à des investissements provenant majoritairement de l'Entente de partenariat régional en tourisme, le criard à brume accueille depuis quelque temps une exposition unique qui relate l'histoire particulière de l'Île. Des panneaux d'interprétation baliseront également le circuit extérieur de visite et des espaces de repos seront aménagés pour le bien-être des visiteurs. Des visites du phare seront également offertes. Des lunettes d'observation ainsi que des terriers de macareux artificiels permettront aux amateurs d'ornithologie de mieux observer les différents oiseaux, alcidés et autres qu'abritent l'Île et son promontoire rocheux. En plus de travailler de concert avec la CÎP, la RPNCAM poursuivra son service d'interprétation au plus grand plaisir de la clientèle journalière.

La CÎP est toujours à la recherche de partenaires ou de donateurs. N'hésitez pas à nous contacter !

Un grand MERCI à vous pour votre implication passée, actuelle ou future.

Au plaisir de festoyer avec vous lors des célébrations d'ouverture officielle et de vous accueillir au cœur de la station de phare de l'Île aux Perroquets !

Audrey Beauchemin, consultante et chargée de projet  
Corporation de l'Île aux Perroquets  
878 chemin du Roi, Longue-Pointe-de-Mingan (Qc) G0G 1V0  
418 949-0407  
[www.ileauxperroquets.ca](http://www.ileauxperroquets.ca)  
[ile.perroquets@gmail.com](mailto:ile.perroquets@gmail.com)

## Triste nouvelle !

(Par : Jean Cloutier)



Le phare du Cap de la tête au chien de l'hélicoptère. Photo : J.Cloutier

Le 11 septembre dernier, nous pouvions lire dans les journaux du matin qu'un accident d'hélicoptère avait eu lieu dans l'océan Arctique. Le commandant de l'AMUNDSEN : Marc Thibault, le pilote d'hélicoptère : Daniel Dubé, ainsi qu'un scientifique sont décédés dans cette tragédie. Les gestionnaires de phare et tous les gens travaillant avec nous dans nos phares ne sont pas restés indifférents à cette nouvelle. Il faut dire que nous avons de temps en temps des visites sur nos sites de phares, d'inspecteurs et d'ingénieurs qui arrivent par hélicoptère. C'est toujours une belle occasion de jaser avec les pilotes qui nous parlent avec passion de leur métier malgré les dangers inhérents. Le 20 août dernier, dans le cadre de la cession des phares, M. Daniel Dubé avait atterri avec une équipe d'inspecteurs aux phares du Cap au Saumon et du Cap de la tête au Chien. M. Gilles Viens, gestionnaire du phare du Cap de la tête au Chien a jéré longuement avec M. Dubé lui faisant visiter tous les bâtiments du site. Ce dernier racontait avec enthousiasme qu'il partait prochainement pour rejoindre un navire dans l'Arctique.



Le 20 août dernier au phare du Cap de la tête au Chien.  
Deuxième à partir de la droite : Daniel Dubé, le quatrième : Gilles Viens le gestionnaire du phare et finalement M. Donald Moffet de Pêches et Océans Canada. Photo : Marguerite Morin

La Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent désire communiquer au nom de tous ses membres, ses sincères sympathies aux familles, amis et employés de la base de la Garde côtière canadienne de Québec.

## **Jean Cloutier : L'homme-phare du Québec**

(Par : Marion Fontaine, Lise Cyr et Peter Noreau)

Il y a eu Louis Cyr, l'homme fort du Québec et il y a Jean Cloutier l'homme-phare du Québec. Les seules ressemblances entre ces deux personnages, sont peut-être la corpulence et l'appétit... Si la force herculéenne de Louis Cyr n'a jamais été dépassée, les connaissances exceptionnelles de Jean sur l'histoire des phares du Québec ne le seront probablement jamais. C'est le géant de l'expertise des phares du Québec.

Jean est né le 27 juin 1963 à Québec. Il a donc célébré son 50<sup>e</sup> anniversaire de naissance cette année. Après des études en navigation à l'Institut maritime du Québec

à Rimouski, de beaucoup de temps en mer sur les pétroliers de la compagnie Irving et d'un brevet de capitaine au long cours, il rencontra sa future charmante épouse en octobre 1993 et devint papa en 1995, 1998 et 2000. Et, dans son cas, la devise dit : « Qui prend [femme] prend pays » ou du moins un nouveau passe-temps ! Lors d'une visite à la maison d'été de ses beaux-parents en 1994, Marion, son épouse, lui organisa une rencontre mémorable : celle du phare de l'Île Verte ! L'intérêt pour ce phare ne s'est pas manifesté immédiatement, car il était déjà préoccupé par un autre changement majeur dans sa vie.



Jean Cloutier dans le musée du phare de l'Île Verte. Photo : Jean-Pierre Charest

En effet, c'est en 1994 que Jean commence sa formation comme apprenti pilote pour la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent. Après deux années intensives d'études et de travail, il obtient son brevet de pilote maritime en 1996.

Jean était déjà un passionné d'histoire maritime lorsqu'en 1998 une hernie discale le garde à l'écart du pilotage pendant plusieurs mois. Pour occuper son temps, à la demande de son beau-père, il entreprend des recherches historiques à propos du phare de l'Île Verte. Le but était d'occuper un petit coin d'un petit musée dans la cabane du criard de cette station. Mais Jean ne fait rien à moitié et rien de petit non plus. Par conséquent, ses intenses recherches l'on conduit à occuper tout l'espace de ce

bâtiment et à monter un musée expliquant l'histoire de ce premier phare du fleuve, de ses gardiens, du système lumineux, du criard de brume et plus encore.

La Corporation des Maisons du Phare de l'Île Verte a vu le jour en 1996 afin de préserver le site, veiller à l'entretien des bâtiments et surtout de mettre en valeur et sauvegarder le phare qui illumine le fleuve depuis 1809. Tout en étant déjà occupé à améliorer son musée, Jean prend la présidence de cette corporation de 2001 à 2008. Il délaisse ensuite ce poste administratif pour avoir plus de temps pour faire ce qu'il préfère : les recherches historiques. Le 200<sup>e</sup> anniversaire du phare en 2009 l'occupe énormément avec la fabrication de maquettes et le renouvellement de l'exposition du musée qui est maintenant répartie dans trois bâtiments incluant le phare. On y retrouve aussi une collection exceptionnelle, authentique et originale d'objets reliés à l'histoire des phares et en particulier à celle du phare de l'Île Verte. De plus, après dix ans d'échanges et de rencontres, sa persévérance est finalement récompensée avec le rapatriement à l'Île Verte des deux canons de brume.



Jean Cloutier avec les deux canons de la station du phare de l'Île Verte. Photo : Jean-Pierre Charest

La participation de notre marin au bon fonctionnement de notre propre corporation ne date pas d'hier non plus. Il était présent lors de la rencontre initiale organisée par le Québec maritime en 2000, ce qui a conduit en janvier 2001 à la création de notre Corporation des gestionnaires de phares du Saint-Laurent. C'est à cette occasion que

Jean fait la connaissance du photographe Patrice Halley qui lui demande d'écrire un texte dans son livre à propos des phares du Saint-Laurent.

Il faut également souligner le travail de cueillette de témoignages auprès des anciens gardiens et assistants-gardiens. Jean ne manque jamais une occasion de les rencontrer, de les enregistrer et tout cela constitue un fonds d'archives unique sur les connaissances des phares. Au fil des ans, il est devenu le plus grand collectionneur de données, d'objets et de documentation visuelle dans le domaine des phares.

Jean est également très impliqué auprès des phares qui ont besoin de ses connaissances dans le cadre de la loi S-215, sur la cession des phares par le gouvernement fédéral. Avec générosité et patience, il collabore avec plusieurs sites de phares afin d'élaborer leur plan d'affaires et leur fournir de l'expertise sur l'histoire et l'originalité de leur phare.

### **Voici quelques contributions de Jean au monde des phares :**

- A fait les recherches historiques et a rapatrié des objets pour constituer le musée du phare de l'Île Verte de 1998 à aujourd'hui.
- A contribué pour la première fois à un livre dans le superbe ouvrage de Patrice Halley : « *Les sentinelles du Saint-Laurent* » en 2002.
- A été président du Conseil d'administration de la Corporation des Maisons du Phare de l'Île Verte de 2001 à 2008.
- A été administrateur au Conseil d'administration du Musée maritime du Québec à l'Islet de 2003 à 2008.
- A participé activement au comité du 200<sup>e</sup> anniversaire du Phare de l'Île Verte de 2006 à 2009.
- A fait partie du conseil d'administration des Gestionnaires de phares du Saint-Laurent : 2006 à aujourd'hui et vice-président depuis 2011.
- Est responsable de votre *Bulletin des amis des phares* depuis l'automne 2008. Il a décidé de l'expédier par Internet. De 30 copies papier, le bulletin est maintenant distribué deux fois par année à plus de 800 personnes.
- A grandement contribué par ses textes au livre : « *L'Île Verte – un fleuve, une île et son phare* », paru en 2009 lors du 200<sup>e</sup> anniversaire de ce phare.

- A participé à quelques reprises comme consultant pour des expositions aux phares de : Cap-de-Bon-Désir, Île aux Perroquets, Pointe-des-Monts et aux feux d'alignement de Pointe-Noire.
- A écrit un petit article à propos du phare de l'Île de Bellechasse, aujourd'hui disparu. C'est suite à la demande en 2010 de l'éditeur du bulletin « *Au fil des ans* » pour la Société historique de Bellechasse qu'il avait écrit cet article et comme Jean ne fait rien de petit, le résultat a été un numéro spécial de 19 pages sur le sujet.
- A participé à diverses entrevues radiophoniques et télévisées dont : « *Thalassa* » en 2010 et « *L'esprit des lieux* » à Radio-Canada en 2011. Il vient tout juste de participer à deux autres entrevues que vous pourrez voir en 2014 à TV-5 et à Radio-Canada.
- Travaille avec deux amis depuis quatre ans sur un livre à propos des bateaux-phares du Saint-Laurent et nous nous doutons que ce livre ne sera ni trop petit ni fait à moitié !

Merci Jean pour ta grande passion, ton dévouement inlassable, ta générosité et tes connaissances si précieuses à propos de nos phares du Saint-Laurent.

## **Le phare de Cap d'Espoir**

(Par : Lise Cyr, avec la complicité de Chantal Soucy, Jean Cloutier et Raymond Lalonde)

*« Un nouveau phare a aussi été érigé au Cap d'Espoir, Baie des Chaleurs, dans le comté de Gaspé, et a commencé à fonctionner le 1er septembre dernier. La lumière est blanche, à révolution, avec éclat toutes les demi-minutes ; elle s'apercevra probablement à une distance de 15 à 20 milles. La tour peinte en blanc, avec toit rouge, est carrée, en bois et a 18 pieds de hauteur. M. John Beck a été nommé gardien de ce phare le 10 août 1874, et reçoit un salaire de 4400, à dater du jour où le phare a commencé son service. Au 30 juin dernier, les frais de construction s'élevaient à 4 912,64 \$ »*

(Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries pour l'année se terminant le 30 juin 1874)

Bien ancrée à l'entrée de la Baie-des-Chaleurs, la station de phare de Cap d'Espoir est située à 16 kilomètres au sud de la ville de Percé sur un promontoire élevé de 20 mètres de hauteur. Elle constitue un véritable amer pour les navigateurs aux confins de la Baie-des-Chaleurs et du fleuve Saint-Laurent.



Le premier phare de bois vers 1890. Photo : Archives Nationales du Canada

Le phare actuel date de 1939 et il est constitué d'une tour octogonale en béton armé. Il comporte quatre étages mesurant 13 mètres de hauteur sur un diamètre de 4,6 mètres à la base. Tout près de sa localisation, on retrouve les vestiges de l'ancien phare de bois qui avait été construit en 1874. Cette station a vu le jour avec l'éclosion des phares au tournant des années 1870 au moment où le trafic maritime entre Montréal et les provinces maritimes était à son apogée. L'ancien phare de bois mesurait 18 pieds de hauteur et une maison d'habitation semblait y être annexée selon certaines photographies anciennes. Sur une photographie aérienne de 1927, on distingue six bâtiments sur ce cap et on peut même y voir un bateau échoué sur les hautes terres en bas du cap.



Cliché du Département des Terres et Forêts de Québec  
par la Compagnie Aérienne Franco-Canadienne - Montréal

Carte postale  
de 1927,  
Collection : J.  
Cloutier

GASPÉSIE. - Le Cap d'Espoir

Depuis plus de 20 ans, l'Association de sauvegarde du phare de Cap d'Espoir s'occupe de l'ensemble des bâtiments encore en place. Bien qu'appartenant toujours à Pêches et Océans, le phare est bien entretenu par le gestionnaire actuel ; M. Raymond Lalonde.

La station de phare se compose de 6 bâtiments dont le phare, deux garages, une petite construction qui était auparavant annexée au bâtiment du criard de brume et les maisons d'habitation de l'ancien gardien et de l'assistant. Même les abris de métal qui ont servi à l'automatisation sont encore en place.



Site du phare de cap d'Espoir. Collection : R. Lalonde

Le bâtiment du criard de brume s'est effondré en 2012 à la suite d'une tempête. Il datait de 1913. Plusieurs efforts de réfection avaient été faits pour en assurer la pérennité, mais les mauvaises conditions météorologiques et l'usure du temps en auront eu raison. Les principales composantes comme le sifflet et les compresseurs à air ont été conservées dans le phare en attendant que le site soit revitalisé. Raymond Lalonde compte bien les intégrer dans un futur projet de mise en valeur du site. Les deux maisons, celle du gardien, et celle de l'assistant datant de 1959, sont encore utilisées et en bon ordre. M. Lalonde et sa famille habitent la maison du gardien et louent celle de l'assistant comme gîte touristique. Vous pouvez faire une visite virtuelle de la maison de l'assistant-gardien en accédant au site Internet **Les maisons du phare de cap d'espoir** à l'adresse suivante : <http://www.maisonsduphare.com/>.

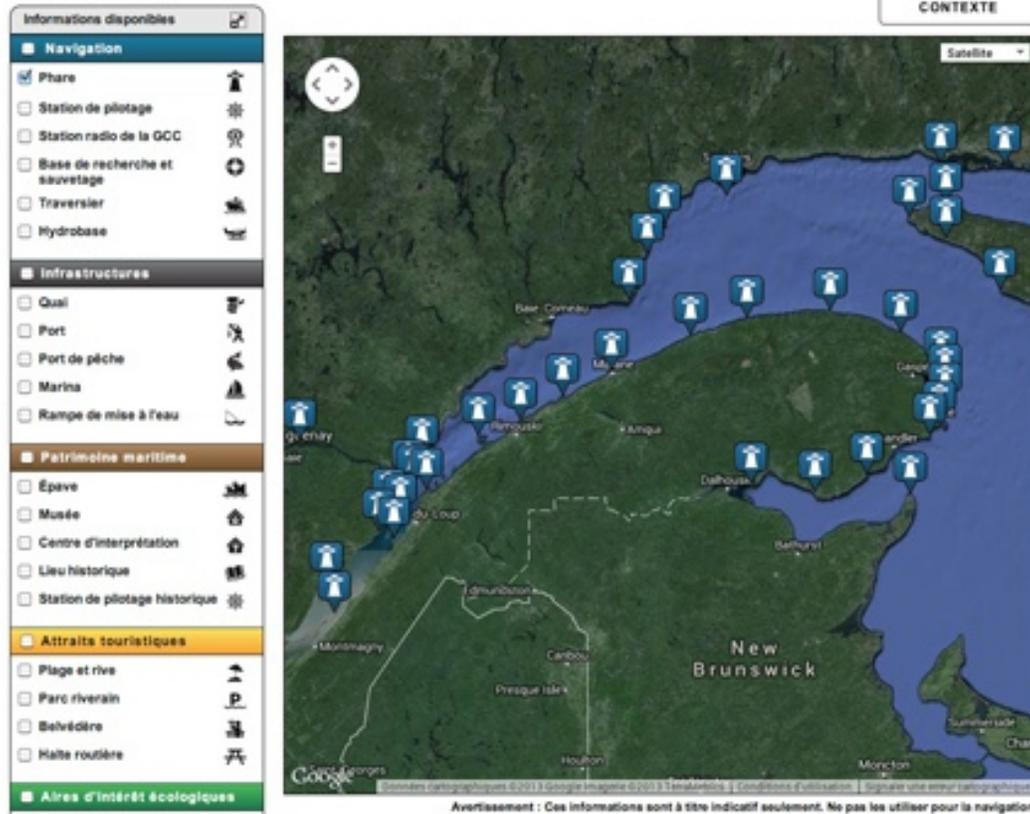


M. Raymond Lalonde, gestionnaire du site

## **Collaboration avec l'Observatoire global du Saint-Laurent**

(Par : Jean Cloutier)

Tout ce que vous avez toujours voulu savoir à propos du Saint-Laurent est maintenant à votre portée ! L'Observatoire global du Saint-Laurent (OGSL) est un organisme à but non lucratif visant à offrir par son portail Internet, un accès aux données sur le Saint-Laurent. Provenant d'un réseau d'organismes gouvernementaux, universitaires et communautaires, les informations mises en ligne sont de nature diverse, telle que biologique, chimique, physique, géologique, climatologique, hydrographique, socio-économique, voire même sociale et historique. En juin dernier, l'OGSL a lancé une nouvelle carte interactive afin de faciliter l'accès à une multitude de renseignements relatifs au Saint-Laurent. Ceux-ci sont répartis en quatre sections : patrimoine maritime, navigation, infrastructures et zone d'intérêts écologiques. Le chasseur d'épave et auteur Samuel Côté a collaboré en fournissant des données historiques sur les naufrages. Pour couvrir le volet des phares, l'OGSL a fait appel à nulle autre que la Corporation des gestionnaires de phares du Saint-Laurent. Nous avons pu garnir leur carte du fleuve avec plusieurs photos et informations sur nos phares. Nous sommes très fiers d'être un des collaborateurs de l'Observatoire global du Saint-Laurent et nous vous encourageons à ajouter ce site Internet à vos « favoris ». Les données sont accessibles à tous gratuitement par le portail Web : <http://ogsl.ca>



Capture d'image du site Internet de l'OGSL

## NOTRE SITE INTERNET

En 2010, nous avons procédé à une refonte majeure de notre site Web **La route des phares du Saint-Laurent**. Depuis quelques mois, nous avons commencé à apporter des modifications et des améliorations à ce site. Toutefois, c'est au courant de l'hiver prochain que les ajouts les plus importants se feront. Nous vous encourageons à visiter régulièrement notre site, vous y trouverez, entre autres, tous les précédents *Bulletins des amis des phares*.

[www.routedesphares.qc.ca](http://www.routedesphares.qc.ca)



Nous sommes légèrement en avance, mais au nom de tous les Gestionnaires de phares du Saint-Laurent, je désire vous souhaiter de joyeuses fêtes !



Photo : J.Cloutier

Révision linguistique :  
Marie-Christine Payette  
819 523-6243  
[info@lestraductionsdemarie.ca](mailto:info@lestraductionsdemarie.ca)  
<http://www.lestraductionsdemarie.ca>



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*

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