

LE   **BULLETIN**
DES AMIS DES PHARES

Numéro 18

Printemps 2014



Page couverture : Le pilier du Haut-Fond Prince

Le pilier du Haut-Fond Prince, situé à l'embouchure du Saguenay, célèbre son 50^e anniversaire. En effet, ce phare est le dernier à avoir été construit sur le Saint-Laurent et a été allumé pour la première fois en avril 1964. Photo de Patrick Matte.

La Toupie du Saguenay illumine le Saint-Laurent depuis 50 ans.

(Par : Jean Cloutier)

La première structure à enjamber le Saint-Laurent a été le pont Victoria qui permettait de relier Montréal et la ville de Saint-Lambert sur la rive Sud. Comme de raison, la reine Victoria fut invitée pour inaugurer ce pont ! Ne pouvant venir, elle a envoyé son fils aîné, Albert Edward, prince de Galles. Les cérémonies entourant l'ouverture du pont ont eu lieu le 25 août 1860. Une semaine plus tôt, le navire *H.M.S. HERO*, sur lequel le souverain voyageait, s'est échoué à l'embouchure du Saguenay sur un haut-fond non cartographié sur les cartes de l'amirauté britannique. Par la suite, ce récif fut identifié sur les cartes marines « Prince Shoal » ou, en français, le Haut-Fond Prince. À défaut d'avoir un pont qui porte son nom comme sa mère, le voyage lui a valu de voir son nom donné à un haut-fond.

Quelques années plus tard, une bouée en bois, peinte en noir fut mouillée sur ce haut-fond pour en signaler la présence aux marins. Cette mesure s'est avérée très peu efficace et au début de la saison de navigation en 1905, un bateau-phare s'y trouva. Avec son système lumineux culminant au sommet de ses mâts, sa corne de brume rugissait lors des nombreuses périodes de brouillard de ce secteur du Saint-Laurent. Un bateau-phare ou phare flottant, comme son nom l'indique, était une embarcation ancrée à un endroit où la technologie de l'époque ne permettait pas d'y construire un phare. Une lumière était allumée et entretenue toutes les nuits par un des membres d'un équipage d'environ huit personnes.

Le Haut-Fond Prince se situe dans le fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Saguenay et à une distance de 4,3 miles (8 km) de Tadoussac et 3,3 miles (6 km) de l'Île Rouge qui elle, est située encore plus au centre du fleuve.

Au début des années 1960, presque tous les bateaux-phares de la région avaient disparu et les avancées en architecture de phare permettaient maintenant de remplacer l'amer flottant par une structure fixe. Une équipe du département des transports a été la première à effectuer les sondages préliminaires afin de localiser l'endroit précis où un caisson métallique devait être déposé et sur lequel un phare allait être construit. Le service hydrographique canadien a aussi été mis à contribution pour faire une étude précise des courants et des marées de cette région dont l'amplitude peut atteindre plus de cinq mètres. S'en suivirent pendant quelques années, des études à propos de la nature du fond. Le lit du fleuve à cet endroit était constitué d'argile, de gravier et de rochers provenant de la dernière glaciation comme nous pouvons l'observer sur la batture aux Alouettes à proximité. Afin de créer une assise horizontale et uniforme pour

y déposer la structure de 4 000 tonnes, le fond marin a été excavé. Puis, avec le même processus permettant d'égaliser les routes de terre, on a nivelé l'endroit à l'aide d'une barre d'acier de 25 tonnes. Un matelas composé de pierres ayant un diamètre de 2 à 6 pouces a été formé et égalisé avec la même poutre de 25 tonnes. L'entrepreneur, Louis Donolo Inc., de Montréal, avait construit le coffrage et la firme Janin Construction Ltée. était responsable de la superstructure.

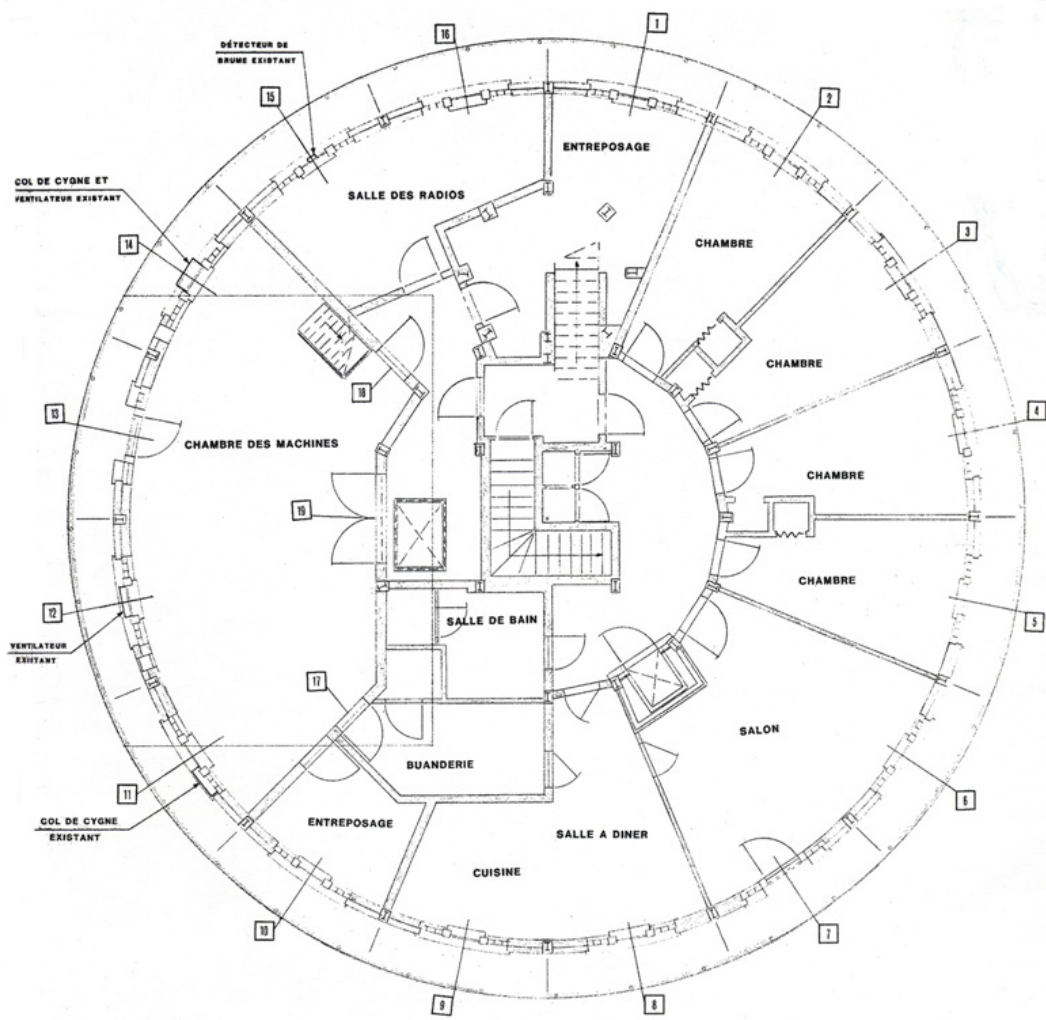
C'est dans la cale sèche Champlain à Lauzon que fut construite l'étrange structure du pilier du phare. En Bretagne, ils ont des phares de pierre en pleine mer défiant les assauts répétés des tempêtes. Ici, en eau abritée, en plus des soubresauts de la mer, la glace était la menace prédominante que ce phare devait pouvoir défier. Ce qui explique sa forme de fuseau, de sablier ou d'une toupie comme elle est appelée localement.



Pilier du Haut Fond Prince en 1963, (Archives Nationales du Canada)

Le cône inférieur a un angle permettant de briser la glace telle l'étrave d'un navire. La glace, poussée par le courant de la marée monte sur cette base de fer et finit par se briser et retomber de chaque côté. Le cône supérieur est inversé et agit tel un brise-lames en repoussant les vagues, encore une fois comme l'étrave d'un navire. La base du cône inférieur mesure 90 pieds (27 m) de diamètre et se rétrécit graduellement jusqu'au diamètre de 21 pieds (6,4 m) correspondant au niveau des marées hautes. De ce point, le diamètre s'accroît jusqu'à 65 pieds (19 m), sur lequel l'étage des logis a été construit.

Cette imposante construction mobile a été mise à l'eau à l'été 1962. Après un court séjour attaché aux battures de Beauport, elle quitte la ville vers sa destination finale. Un cortège de quatre remorqueurs accompagne la Toupie dans ce voyage d'une cinquantaine d'heures. À leur arrivée, le site était déjà balisé de plusieurs bouées repères. Le pilier qui avait un tirant d'eau de 24 pieds (7,3 m), soit un peu moins que la profondeur minimum du haut-fond, ne requérait que très peu de ballastage initial pour toucher le fond. Le 8 août 1962, le caisson a été coulé sur place, en ouvrant des soupapes pour y laisser s'engouffrer l'eau. Trois heures ont été nécessaires pour que ce mastodonte de fer se dépose sur son lit de pierres. L'opération suivante a été de déverser 2 400 tonnes de gravier dans le caisson qui a fait remonter l'eau permettant ainsi l'extraction avant d'y injecter un coulis de ciment sous pression et 2 300 m² de béton.



Plan de la section habitable du Pilier du H-F Prince (Coll. J.Cloutier)

L'année suivante, l'étage habitable de forme cylindrique a été construit. L'aménagement intérieur comprend une salle des génératrices et l'espace de vie des gardiens divisé en chambres, salon, salle d'eau, cuisine et petit atelier. La tourelle, coiffée d'une lanterne rouge, est le phare de cette structure. Érigée sur le toit, elle est décentrée pour permettre l'espace nécessaire à la piste d'atterrissage pour les hélicoptères ce qui constituait une première au Canada à l'époque. Avec ses 39 pieds (12 m) de hauteur et ses 12 pieds (3,6 m) de diamètre, le cylindre hachuré en blanc et orange supportait une puissante lumière au Xénon. La hauteur du faisceau lumineux était de 83 pieds (25,3 m) au-dessus du niveau de la mer et pouvait être aperçu à 35 miles nautiques (64 km). Toutefois, pendant les périodes de brume, trois diaphones installés dans des axes différents émettaient dans toutes les directions un son grave de 3 secondes toutes les 15 secondes.



Le pilier du Haut Fond Prince avec le village de Baie Ste-Catherine à l'arrière-plan.
(Photo : J. Cloutier)

C'est finalement en avril 1964 que le dernier phare construit sur le Saint-Laurent alluma son feu de signalisation maritime pour la première fois. Malgré son automatisation en 1988, il a continué à projeter sa lumière bienveillante aux marins. Cinquante années ont passé depuis son allumage et tel un feu de circulation, la Toupie règne toujours au carrefour du fleuve et du Saguenay.

Sources et références :

Desagnés Hubert, LE HAUT-FOND PRINCE, Revue *L'Escale* 1986
Brassard Bernard, LE HAUT-FOND PRINCE, 2007
Charest André, LE PHARE DU HAUT-FOND PRINCE
Entrevues : Ex-gardien Claude Fraser
Ex-gardien Roger Poulin

Où en sommes-nous avec la cession des phares ?

(Par : Jean Cloutier)

Présentement au Canada, il y a eu 348 candidatures dans le cadre du processus de pétitions. Parmi ces 348 phares, il y en a 27 au Québec. Combien de ceux-ci seront finalement désignés et sauvés avant la date limite ? Il ne reste qu'une année, mais il ne faut pas se décourager, car au début avril nous étions seulement le Québec et le Manitoba qui n'avaient aucun phare désigné. Toutefois, le 11 avril dernier, l'honorable Leona Aglukkaq, ministre canadienne de l'Environnement et ministre responsable de Parcs Canada, a désigné le tout premier phare patrimonial au Québec en vertu de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux du Canada, sur la recommandation de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Il s'agit du **phare de l'île aux Perroquets**, situé dans le décor enchanteur de la réserve de Parc national de l'Archipel-de-Mingan.



Phare de l'île aux Perroquets. (Photo : A. Beauchemin)

Nous pouvons aussi lire sur le site Internet de Parcs Canada que le ministre responsable de Parcs Canada examinera tous les phares pour qui il a reçu une pétition valide. Il déterminera, au plus tard le **29 mai 2015**, ceux qui devraient être désignés comme phares patrimoniaux, compte tenu des conseils d'un comité consultatif et des critères établis. Ça semble simple et un processus relativement rapide, mais, en réalité, ce processus comporte plusieurs étapes qui peuvent être assez longues et c'est pourquoi je commence à m'inquiéter sur le nombre de phares qui seront finalement désignés.

Je vous donne en exemple notre phare à l'Île Verte. Avant qu'un phare ne soit cédé, il doit passer par les étapes suivantes : étude en lien aux Affaires autochtones (dossier réglé), citation municipale (dossier réglé), arpentage à réaliser (prévu au courant de l'été 2014), préparation de la promesse d'achat (rédaction après la réception des plans et devis), présentation et commentaires de l'acquéreur par leur notaire, correction de la promesse d'achat pour les signatures des parties, suivie après les signatures par l'obtention de la désignation de Parcs Canada (+ ou - 90 jours), préparation des documents « Acte de vente » et « entente de contribution » pour commentaires de

l'acquéreur et signature des documents, avis public 90 jours dans les journées, dépôt des documents au bureau d'enregistrement, émission des budgets...

Et il ne reste qu'un an pour faire tout ça ! Nous sommes dans la dernière étape avant la ligne d'arrivée. Alors, bonne chance aux Gestionnaires de phares !

Le « Perroquets » a le vent dans les voiles !

(Par : Audrey Beauchemin, consultante et chargée de projet
pour la revitalisation de la station de phare de l'île aux Perroquets)

Premier au Québec

Le gouvernement du Canada a annoncé récemment la désignation patrimonial du phare de l'île aux Perroquets, en vertu de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux du Canada. Il s'agit d'une première au Québec. La Corporation de l'île aux Perroquets se réjouit de cette annonce puisque la désignation est la première étape officielle vers l'acquisition du phare. Pour elle, le transfert signifie une affirmation en tant que gestionnaire du site et une détermination à maintenir ce patrimoine vivant.

La Corporation de l'île aux Perroquets a été créée en 2010 afin de sauvegarder et de mettre en valeur la station de phare en partenariat avec Parcs Canada, propriétaire de l'île et des bâtiments. L'objectif premier de sauvegarder la station de phare a été complété en octobre 2013 alors que les travaux de restauration des bâtiments s'achevaient. Après 40 ans de quasi abandon, ce joyau a enfin l'opportunité de reprendre vie. L'annonce de la nomination arrive à une étape importante puisque la Corporation de l'île aux Perroquets lancera prochainement sa campagne de financement permettant son démarrage opérationnel. Bientôt, des visiteurs de tous horizons pourront vivre de nouvelles expériences au cœur de la station de phare de l'île aux Perroquets, gardienne du chenal nord d'Anticosti. La concrétisation de se rêve est rendue possible grâce à l'intervention d'un nombre incalculable de partenaires et d'individus. Passion, persévérance et concertation demeurent sans conteste la clé permettant de mener à terme un projet de cette envergure dans un contexte régional aussi particulier que la Minganie.

Le caractère particulier du « Perroquets »

L'île aux perroquets est unique en son genre par son histoire, son emplacement géographique, sa morphologie particulière et sa faune aviaire qu'elle abrite. Par son patrimoine bâti, elle s'avère être un exemple d'une station de phare typique construite par le gouvernement canadien dans les années suivant la Deuxième Guerre Mondiale. En remplacement de la maison phare datant de 1888, le phare de l'île aux Perroquets et les bâtiments annexes sont érigés au début des années 50 et représentent le début de la modernisation des stations de phare du Canada.

À la fin du XIXe siècle, le phare de l'île aux perroquets a été installé dans le but de faciliter et de sécuriser la navigation dont le but principal était de réduire le fléau des naufrages qui avaient lieu à cette époque. À cet effet, nous pouvons mentionner les plus célèbres : le North Briton et le Clyde. Par la suite, cet aide à la navigation était

indispensable à l'industrie de la pêche qui fut à la base de l'économie régional pendant des décénies. À titre d'exemple, un sifflet secondaire avait été installé afin de répondre au besoin des pêcheurs du village de Longue-Pointe-de-Mingan, en plus de son sifflet principal. Au milieu du XXe siècle, ce gardien du détroit de Jacques-Cartier servait également la navigation transatlantique associée principalement au développement minier.

Des personnages illustres y ont laissés des écrits importants : le comte Henry de Puyalon, le tout premier gardien; Placide Vigneau, célèbre pour ses inventaires fauniques et ses écrits sur Anticosti et Mary Kavanagh, épouse de Robert Kavanagh qui a gardé la lumière pendant 25 ans. En plus d'offrir une vue imprenable sur le majestueux golfe du Saint-Laurent, du haut des 10 mètres de son socle de calcaire, l'île aux Perroquets abrite dans ses falaises une faune aviaire diversifiée: le Macareux moine, le Petit pingouin, le Guillemot à miroir, la Mouette tridactyle et le Grand corbeau. L'Eider à duvet et quelques goélands y résident également. Le secteur de l'île aux Perroquets est désigné zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO). Aussi, le lieu est idéal pour l'observation des grands mammifères marins qui visitent journalièrement les eaux qui la baigne.



Évolution de la tour actuelle de l'île aux Perroquets. (Coll. A. Beauchemin)

Deux récentes reconnaissances pour la Corporation de l'île aux Perroquets

Le 30 novembre 2013 à Havre-Saint-Pierre, la Corporation a reçu le Prix ruralité lors du gala reconnaissance Minganie, ex-equo avec Voyages CoSte (Coopérative de solidarité en tourisme équitable). La MRC de Minganie désirait par cette occasion reconnaître les efforts associés au développement durable de la Corporation et aussi mettre à l'avant scène les impacts positifs de cette initiative structurante pour la région. Au niveau de la Côte-Nord, le concours québécois en entrepreneuriat a reconnu, le 26 avril dernier, les efforts de la Corporation en la faisant lauréate dans la catégorie « Création d'entreprise,

volet économie sociale ». Ces reconnaissances démontrent l'appui envers l'initiative et contribuent au rayonnement du projet, mais également à la région; puis, surtout à la mission de conservation et de mise en valeur du patrimoine maritime.

Plusieurs étapes de franchies

Il y a 30 ans, on discutait déjà d'hébergement sur l'île aux Perroquets. Nous y constatons déjà que c'était le seul moyen pérenne d'assurer la commémoration de la mémoire de la vie de ces insulaires. L'initiative a officiellement débuté en 2005 alors que la Minganie priorisait la mise en valeur des stations de phare de l'archipel de Mingan. L'objectif principal demeure de permettre de nouvelles possibilités d'expériences au coeur du produit d'appel touristique de la région de Duplessis tout en développant l'offre pour les croisières internationales. La Corporation de l'île aux Perroquets pilote le projet en tant que gestionnaire et locataire du site avec les instigateurs du projet: Parcs Canada, la MRC de Minganie, la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan ainsi que le Centre local d'emploi. À ce jour, les résultats sont convaincants au regard des efforts concertés: sauvegarde des bâtiments composant le site, implantation de systèmes autonomes d'approvisionnement en eau potable et en énergie, création, production et installation d'une exposition permanente au sein du criard à brume, aménagement d'un circuit d'interprétation extérieur et d'aires de repos. De plus, en partenariat avec la Comité culturel et la municipalité de Longue-Pointe-de-Mingan, la Corporation a collaboré à l'amélioration et l'agrandissement du bâtiment d'accueil à l'ouest du village de Longue-Pointe-de-Mingan ravivant ainsi le projet Mer et Culture. La suite consiste à compléter le financement nécessaire aux acquisitions permettant le démarrage des opérations. Il est prévu d'offrir la première nuitée officielle à l'été 2015.

Afin de célébrer le 125 anniversaire de la station de phare de l'île aux Perroquets, voici un court témoignage de Guy de Puyjalon:

“L’oeuvre magistrale de la revitalisation de la station de phare des Perroquets honore non seulement la mémoire de son premier gardien, mon regretté grand-père le comte Henry de Puyjalon et de feu mon père Roger Raymond de Puyjalon qui y est né en 1891, mais aussi les efforts et la collaboration de tous ceux et celles qui ont si habilement et si généreusement donné de leur temps et de leurs talents à la réalisation du projet. Les Nord-côtiers, les fiers gens de la Minganie, la population tout entière du beau et grand pays d’adoption du comte Henry ne peuvent que s’en enorgueillir. Félicitations!”

Anticosti en lumières

(Par : Danièle Morin)

Longtemps considérée comme le « cimetière du golfe », l'île d'Anticosti fascine toujours. Ses longs récifs, ses battures ou ses côtes escarpées fournissent très peu d'abris sûrs pour les marins. De plus, son éloignement des côtes nord et sud du Saint-Laurent contribue à maintenir son accès difficile et le nombre de ses habitants toujours très bas. Pourtant, ceux qui osent dépasser ces limites sont inévitablement envoûtés. Découvrons une partie de cette histoire, par ses lumières.

Comme la navigation sur le Saint-Laurent était très importante au XVIII^e siècle, les accidents et les naufrages étaient légion. Fin XIX^e siècle, près de 100 bateaux se sont échoués sur les rives de l'Île en une seule décennie; on a recensé environ 500 naufrages. Des récits de rescapés marquent l'imagination populaire, tel celui du Père Crespel sur la *Renommée* ou le célèbre cas de cannibalisme du *Granicus* à Fox Bay. Ces catastrophes ont incité le gouvernement à construire davantage d'aides à la navigation. On a établi dans un premier temps des dépôts à provisions à plusieurs endroits stratégiques à l'intention des pauvres naufragés. Plus tard, des stations télégraphiques ont relié l'Île à la terre ferme de chaque côté du fleuve. Puis, la lumière de Pointe-Sud-Ouest est allumée en 1831, la troisième dans le Saint-Laurent après celles de l'Île Verte et de Pointe-des-Monts. Ce phare de pierre, taillé à même le calcaire fossilifère anticostien, sera gardé par plusieurs générations de la famille Pope. On reconnaît bien sa parenté architecturale au phare de Pointe-des-Monts dont la construction a précédé de seulement une année.



Phare de la Pointe Sud-Ouest, (Coll : D. Morin)

Le phare de Pointe-Heath, aussi appelé Pointe aux Bruyères a été ajouté en 1835. Toutefois, faute de budget pour acheter son système lumineux, il fut allumé seulement en 1849. Ces côtes sont tellement dangereuses qu'au début du XX^e siècle, le bateau-phare « ANTICOSTI N^o 15 » a été ancré pendant quelques décennies, à 15 km à l'est de ce phare. En 1858, c'est à la Pointe-Ouest qu'une haute tour de pierre recouverte de briques a été érigée. Ce phare faisait partie de la vague de phares impériaux tout comme celui de Cap-des-Rosiers, qui ont été construits au Canada à cette époque. La pointe est entourée d'un muret qui comporte un quai ainsi que 7 brise-lames. Une maison de briques pâles héberge les gardiens. Selon Mgr Charles Guay, c'était le plus beau phare du Saint-Laurent à ce moment. Au fil de son histoire, une trentaine de personnes seront inhumées dans le cimetière du lieu. Peu de temps après la Confédération, le nouveau gouvernement fait construire en 1870, un phare de bois à la Pointe-Sud de l'Île. David Têtu sera le premier gardien de cette station appelée Escarpement Bagot. La tour hexagonale en bois, qui illuminait à 23 mètres au-dessus du niveau de la mer, fut remplacée en 1912 par une tour de béton à arc-boutant semblable à celle de Pointe-au-Père. Trois phares construits sur un modèle en béton

armé standard ont finalement été ajoutés entre 1917-1919 sur la côte nord de l'île alors que la navigation y devenait plus régulière. Ces phares sont : Cap-de-la-Table, Pointe-Carleton et Pointe-Nord, aussi appelé Cap-de-Rabast.

Que dire des activités actuelles sur ces sites de phares ? Sans y avoir de service pour les touristes, les phares de Pointe-Sud-Ouest et de Pointe-Sud sont désaffectés mais accessibles. Sur les lieux, quelques monuments funéraires et les fondations des bâtiments témoignent toujours du passé. Les photographes trouvent quand même le moyen de faire parler l'histoire de ces stations sur leurs clichés. Le phare de Pointe-Ouest a été dynamité en 1967 et remplacé par une tour métallique. Celui de Pointe-Heath (Pointe aux Bruyères) a été démolí récemment et nous retrouvons sur le site une lumière automatique et une station météorologique. Ceux de Pointe-Nord, de Pointe-Carleton et du Cap-de-la-Table ont conservé leur tour originale et éclairent toujours. Très bien entretenues par la Pourvoirie du lac Geneviève, entreprise de Port-Menier, les maisons de la Pointe-Nord sont disponibles pour location à la semaine en été. Elles servent de chalets pour des groupes de chasseurs de la pourvoirie durant l'automne. Les deux maisons de Pointe-Ouest abritent une auberge qui reçoit des voyageurs, seuls ou en groupes, à la nuitée. Propriétés de la municipalité, les maisons sont une excellente base pour la découverte des attraits de l'île, particulièrement ceux de l'Ouest. Des visites personnalisées avec naturaliste ainsi que des repas peuvent être organisés à la demande. Un camping rustique protégé des grands vents se cache en bordure de la forêt. Activités occasionnelles en soirée. Bien qu'il n'y ait pas d'activités organisées, les autres sites sont aussi accessibles, plus ou moins facilement selon l'éloignement.



Les maisons du phare de la Pointe Ouest,
Nous remarquons à gauche les vestiges de l'ancien phare. (Coll. D. Morin)

Accès aux phares :

Une fois sur l'île, une visite de reconnaissance s'impose pour les amis des phares. Une belle route de gravier de 264 kilomètres, la Transanticostienne, relie la majorité d'entre eux à Port-Menier : la **Pointe-Ouest** (20 km), la **Pointe-Nord** (35 km), la **Pointe-Carleton** (115 km), plus de patience et de temps sont requis pour atteindre **Cap-de-la-Table** (220 km). La visite de la **Pointe-Sud-Ouest** demande de la volonté : 150 kilomètres l'éloignent de l'unique village et la dernière section se parcourt à moins de 20 km/h. Par contre, le lieu magique dévoile une tour de pierre calcaire qui s'affale graduellement près du cimetière. Plateau (*reef*) d'un côté, relief taillé et poli par le ressac de l'autre, cette pointe recèle d'abondantes traces du passé géologique, botanique et humain. Certaines nuits, les esprits sensibles pourront peut-être détecter la présence de certains membres de la famille Pope... Le voyage s'allonge pour atteindre le phare de la **Pointe-Sud**. Il est situé sur la pourvoirie Safari Anticosti, à l'ouest de la rivière Bell. Il faut emprunter la route principale jusqu'au kilomètre 210, puis tourner à l'embranchement en direction sud sur quelques dizaines de kilomètres jusqu'à la piste d'atterrissage. De l'autre côté, un sentier traverse la forêt et une tourbière. Il est aussi possible de se rendre à l'embouchure de la rivière Bell et ensuite au phare en marchant au bord de la mer. Les mordus désirant aller à la **Pointe-Heath** mériteront leur médaille. Il faut d'abord emprunter la Transanticostienne pratiquement jusqu'à sa fin, puis rouler en VTT une heure vers le sud pour rejoindre la mer à pointe aux Cormorans. De là, on doit parcourir le littoral en VTT ou à pied. La tour originale de pierre de l'endroit a été dynamitée récemment et le site décontaminé. Présentement, une tour métallique supporte la lumière et une station météo y est établie. Quelques monuments funéraires témoignent de drames passés. C'est la pointe d'Anticosti sur le golfe et malgré qu'ils soient hors de vue, très loin au large, il y a St-Pierre, Miquelon et Terre-Neuve...



Anticosti : la hantise des marins. (Coll : D. Morin)

Carnet pratique :

L'île étant isolée, la traversée en bateau s'avère le meilleur moyen d'y accéder. La compagnie Relais Nordik transporte marchandises et passagers d'avril à janvier sur le *BELLA DESGAGNÉS* de Rimouski à Blanc-Sablon en passant par Sept-îles et Havre Saint-Pierre. Le voyage dure 23 heures de Rimouski, 7 heures de Sept-Îles ou 5 heures d'Havre-St-Pierre. Doté d'une bonne table, le navire offre un grand confort. Une navette, *l'Express d'Anticosti*, devrait être en fonction à l'été 2014 à partir de Rivière-au-Tonnerre sur la Côte-Nord. La traversée d'environ 2 heures jusqu'à Port-Menier est prévue 4 fois/semaine. Pour plus de rapidité, des vols réguliers desservent l'île de la Côte-Nord 4 fois/semaine à partir de Sept-Îles et Havre-St-Pierre. De plus, des vols nolisés décollent des mêmes lieux assez régulièrement en plus de Mont-Joli ou Gaspé. Il est important de planifier à l'avance ses moyens de transport. L'achalandage est limité, tout comme la flotte de camionnettes à louer. Il est possible de retenir les services d'une guide naturaliste résidente qui vous conduira selon vos préférences, dans des lieux d'intérêt peu fréquentés. L'ambiance se prête bien à l'exploration à pied ou à vélo (offerts sur place). Vous avez aussi la possibilité de faire transporter votre véhicule sur le *Bella*, s'il est apte à circuler sur des chemins de gravier. Cette option est particulièrement intéressante si vous comptez séjourner une semaine ou plus. Mieux vaut prévoir un pneu de rechange et une trousse de réparation avec compresseur pour être autonome dans ses déplacements.

Épicerie :

La coopérative de consommation (CCIA) dessert la communauté en aliments diversifiés, produits de la SAQ, boulangerie et produits pétroliers. Afin d'accélérer le service ou d'assurer la disponibilité d'aliments précis, le service de commande à l'avance est offert par courriel.

Pêche :

Contrairement à la croyance générale, l'île n'est plus le paradis de la pêche. Les populations de saumons de plusieurs rivières sont très basses. Par contre, l'omble de fontaine indigène est omniprésente dans les cours d'eau de l'île, qui se réchauffent rapidement. La plupart des rivières à saumon sont ouvertes quotidiennement à la pêche à la truite. Cependant, l'offre est limitée.

Autres services :

Pour obtenir des renseignements généraux et connaître les différents services disponibles sur l'île, veuillez visiter le site Internet municipal. Vous aurez par la même occasion, les adresses et liens des entreprises.

sites de référence

municipalité : www.ile-anticosti.com

coopérative : www.cooperativeanticosti.com

guide naturaliste pour vos excursions : www.anticosti.net

Rares textes de « lumières »...

(Par : Guy Côté)

« Chacun s'adonne à son métier : les pêcheurs à la pêche; les chasseurs à la chasse; les femmes à l'éducation des enfants, aux tâches ménagères, au dépeçage et au séchage du poisson; l'institutrice à son enseignement; le curé au salut de ses paroissiens et les gardiens de phare à leur lumière. »

Michel Langlois, **Les Gardiens de la lumière**, Éditions Hurtubise, 2013 et 2014.

Alors que le monde de la littérature nous invite à régulièrement visiter le passé du Québec et de ses gens, une invitation inattendue au pays des phares nous est lancée. En effet, l'auteur et généalogiste Michel Langlois, vient de lancer une série de romans, portant sur Anticosti, et plus particulièrement nous appelant à découvrir l'histoire de cette île unique par l'entremise d'une famille de gardiens de phare. Qu'en est-il vraiment de la position du gardien de la lumière vis-à-vis son petit monde, vis-à-vis ces insulaires, ces gens qui, contrairement aux gens des phares, vivent leur quotidien hors de la portée du large et de ses visiteurs, comme du changement qui les exclut la plupart du temps des décisions d'avenir de leur île sujette aux changements, pour ne pas dire aux bouleversements engendrés par de nouveaux propriétaires des lieux ? Sont-ils acteurs du temps ou maîtres de leur destinée ? Notre romancier, avec sa plume et cette île d'Anticosti, qui a déjà compté jusqu'à 8 phares, a bien des atouts pour nous « éclairer » sur ce monde particulier, à l'entrée du fleuve Saint-Laurent.

Pour une première fois, et sachant la position plus détachée que ce fonctionnaire pouvait avoir sur le coin de terre où sa tour a emprise, le gardien de phare est remis au centre de ce monde que les lecteurs québécois ont rarement découvert, et ce, dans une terre insulaire du Québec, quasi mythique, Anticosti. En effet, ce monde maritime où le visiteur, comme le visité, pense échanger souvent leur rôle, n'est pas toujours le lieu ou le destin qu'on croit régir, que l'histoire récente a dépeint d'éden, de bestiaire prolifique. L'auteur a de quoi nous apprendre dans ce roman où le riche passé d'Anticosti est bien servi avec des intrigues que le romancier nourrit bien au fil de ces années où « le baron cacao » : Henri Menier, puis son frère en sont devenus à tour de rôle, les propriétaires.

Il y a aussi cette liberté, que l'auteur a bien compris et que sur cette île immense on croirait généreuse. Une liberté qui devient parfois contraignante loin du continent et même éprouvante pour cette famille au centre de la trame qui noue plusieurs vécus. Une famille qui conseille à plusieurs, puisqu'elle reçoit la première la nouvelle, comme l'étranger. N'est-ce pas tantôt avec des moyens technologiques, comme la télégraphie accessible en de rares lieux comme dans les phares, que le gardien de phare, avec sa position enviable offre à celui qui entend ou voit le premier ? Une histoire qui aura servi les gens mis en place ici, dans une trame qui n'est sûrement pas bien loin de la réalité vécue à Anticosti... Oui, plusieurs situations amènent le lecteur à vivre ces faits avec intérêt. Un récit bien nourri de faits historiques réels et structurant le fil du temps qu'ont vu les Anticostiens, comme les étrangers pour ce monde particulier du Québec, comme des gardiens de phare.



Livre Les Gardiens de la Lumière par : Michel Langlois

Rappelons que même si rarement porté par la plume, le monde des phares a connu plusieurs récits et romans québécois, qu'il est parfois possible de redécouvrir. Antonine Maillet, avec sa pièce de théâtre **Margot la Folle**, éditée aux Éditions Leméac, en 1987, fait partie de ces titres. Dans ce cas, l'action se situe quelque part au XIX^e siècle, alors qu'Anticosti porte l'épithète de « cimetière du Golfe », et que non seulement les naufrages y sont nombreux, mais que des insulaires les provoquent en allumant des feux qui déroutent la course des bateaux, alors qu'ils croyaient éviter l'écueil. Il y eut, tout aussi curieux, ce roman de 1924 où figure le Rocher aux Oiseaux et son phare, au large des Îles-de-la-Madeleine, **Le Spectre du Ravin**. Cet écrit d'Emma-Adèle Bourgeois Lacerte, illustré par Albert Fournier, qu'on pourrait qualifier de plus qu'invraisemblable, avec cette fois la présence d'un village imaginaire, des revenants qui tiennent plus de l'irréel quand on connaît les lieux et les contraintes des seules deux familles gardiennes des lieux qui y vivaient difficilement. Plus réalistes sont les premiers récits de nos gens des phares de la Côte-Nord, comme ce **Légendes et Récits – Côte-Nord du Saint-Laurent**, d'Elioza Fafard-Lacasse, fille d'un des premiers gardiens du

phare de Pointe-des-Monts, qui en 1937, publia ses mémoires sur cette deuxième lumière à être construite au Québec. Enfin, de rares autres écrits touchent ce monde des phares du Québec que nous aimons et qui ici devrait connaître du succès grâce au souci de son auteur à vouloir dépeindre les lieux et les situations bien près du réel.

Oui, cette série de romans mettant les phares du St-Laurent à l'avant-plan, avec déjà deux tomes publiés : ***Maîtres chez-soi*** et ***Entre des mains étrangères*** est à découvrir. Quatre tomes seront publiés au total, édités d'ici le printemps 2015. On y découvrira ou y redécouvrira l'histoire particulière de cette île du Québec. Ce sera certes, une façon de voir au-delà de celle-ci, à travers ses gens réels ou imaginés, sa destinée, tel le gardien au haut de sa tour éprouvant horizon et « à venir »... ce que le destin amènera pour ces gens insulaires et ou de lumières, jusqu'en 1953. Pour d'autres lecteurs et historiens comme moi, ce fut l'occasion de découvrir plus à fond ces gens qui vécurent la vie au phare de la Pointe Ouest d'Anticosti, qu'on peut toujours vivre, avec l'auberge qui y est tenue.

Une collaboration éclairante !

(Par : Julie Coutu,
Conseillère pédagogique de français au secondaire
Commission scolaire des Affluents, Terrebonne)

Tout a commencé par une froide journée d'hiver où le mandat de concevoir une épreuve m'a été confié. Je me disais que pour accomplir cette tâche, je ferais mieux d'aller m'enfermer dans une cabane sur une île déserte plutôt que de rester dans mon bureau survolté et bruyant où il est difficile de rester concentrée. Mes recherches m'ont menée à naviguer sur le Web à la conquête du Saint-Laurent. L'aventure étant au programme, j'ai voulu y joindre une composante qui m'a toujours fascinée : les phares.



Ancienne photo du phare de Pointe Ouest. (Coll: Guy Côté)

Le roman de Michel Langlois, *Les Gardiens de la lumière*, tome 1, *Maîtres chez soi*, fut mon point de départ. On y décrivait tellement bien le métier de gardien de phare et tout ce qui se tramait à l'île d'Anticosti avant sa vente en 1895 que j'ai décidé d'embrasser l'aventure à fond. C'est ce qui m'a menée, de fil en aiguille, à explorer différents sites, dont celui de la route des phares du Québec. En cliquant sur l'une des photos qu'il contenait, je n'arrivais pas à la voir... J'ai alors décidé d'écrire un petit courriel à l'administrateur du site qui m'a tout de suite répondu. Cet homme était : Jean Cloutier.

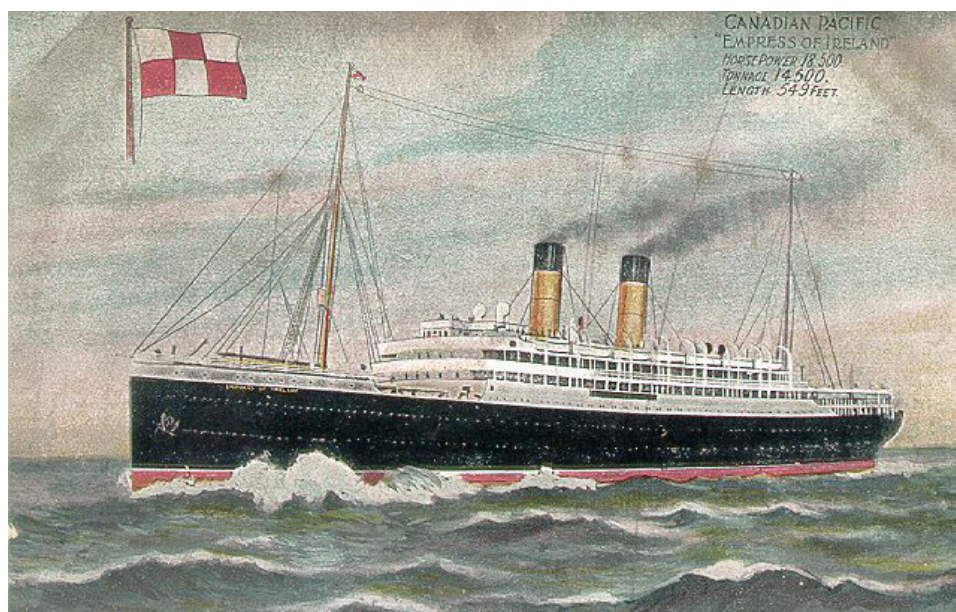
Au fil de nos échanges de courriels, je lui ai exposé mon projet : celui de faire vivre une épreuve de fin d'année stimulante à des jeunes de première secondaire. Il m'a très généreusement ouvert ses archives personnelles : documents audio, livres, affiches, dépliants. J'ai appris un tas de choses au fil de mes lectures. J'ai pu créer ce qui me semble une épreuve représentant la découverte et l'aventure sur une trame historique pas si lointaine à propos d'une île méconnue.

Il m'a donné le goût de devenir une amie des phares. J'ai envie de transmettre cela à nos 2 000 élèves. Je fais aussi le pari que pendant les vacances d'été, plusieurs petits curieux demanderont à leurs parents de faire un détour par un phare.

Merci encore Jean !

Le site historique maritime de Pointe-au-Père se souvient de L'EMPRESS OF IRELAND

Le 29 mai 2014, il y aura 100 ans que *l'Empress of Ireland* a fait naufrage au large de Sainte-Luce-sur-mer, près de Rimouski.



Carte postale de L'EMPRESS OF IRELAND.

Cette grande année commencera le 28 mai 2014, par un souper gala qui sera un des événements majeurs de cette année de commémoration tout en étant la première des activités de rencontre des descendants. Ce sera un événement qui fera voyager les convives dans le temps et qui les transportera au début du XX^e siècle par l'ambiance, les décors, la musique, le visuel, etc. C'est une soirée qui leur fera vivre l'époque, mais aussi le dernier voyage de l'*Empress of Ireland*, de son départ de Québec à 16 h 27 à la collision à 1 h 55 du matin, au large de Ste-Luce-sur-Mer. Même le repas sera inspiré d'un menu de première classe du navire. Plusieurs dizaines de descendants de passagers de l'*Empress of Ireland*, provenant de partout sur la planète, ont aussi confirmé leur présence. Nous y accueillerons, entre autres, les petits-fils des capitaines des deux navires impliqués dans la tragédie. Cette semaine de commémoration se terminera le 1^{er} juin à 16 h dans le Hangar 14.

Le Hangar 14, dont la construction sera achevée en mai prochain, abritera une nouvelle exposition temporaire dès la fin juin. Le nouveau bâtiment sera situé tout près du Musée *Empress of Ireland*, sur le Site historique maritime de la Pointe-au-Père. L'exposition fera découvrir la vie en 1914, particulièrement au Québec, en insistant sur les aspects qui se distinguent de la réalité d'aujourd'hui

Au plaisir de vous rencontrer en 2014 !

Pour connaître tous les détails de la programmation de mai 2014, consultez le site :

<http://www.empress2014.ca/accueil.html>



Le phare de Pointe-à-la-Renommée

(Par : Léonie Denis)

Un endroit qui s'impose à tout bon visiteur, le site de Pointe-à-la-Renommée. Arrivé sur les lieux, vous serez envoûté par la mer qui s'étend à perte de vue, la forêt vous invitant à de grandes randonnées pédestres et des aires de repos pour prendre le temps de profiter de la nature. Surplombant le fleuve St-Laurent, le phare s'élève, fier et bienveillant. De plus, sur le site, on retrouve la maison-phare et le bâtiment reconstitué abritant la station de télégraphie maritime. En 1904, la première station radio maritime en Amérique du Nord fut implantée par monsieur Guglielmo Marconi. À cet effet, en juillet 2011, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada désigna la station Marconi par sa Création du service canadien de radiotélégraphie maritime au Canada à titre d'Événement historique national. À la suite de rénovations effectuées l'an dernier sur le phare, la maison-phare et la station Marconi, le site démontre présentement un aspect des plus prometteurs.

Vous êtes tous attendus lors de la saison 2014 !

Le monde des phares du Québec est en deuil.

(Par : Jean Cloutier)

Nous savons tous que mourir fait partie de la vie... Nous allons tous y passer un jour, mais nous espérons seulement que la grande faucheuse passera le plus tard possible. Conséquemment, perdre un ami, un membre de sa famille ou une personne qui nous est chère est inévitable. Toutefois, il est inconcevable de perdre en même temps toute cette richesse de leur vie, leurs connaissances, leurs souvenirs, leurs histoires et leurs anecdotes. Leurs expériences de vie et leurs mémoires font partie de notre histoire avec un grand « H ». Histoire qu'il faut recueillir et conserver.

Dans la nuit du 23 janvier dernier, un incendie s'est déclaré à la Résidence du Havre au village de l'île verte. Plusieurs résidents originaires de la région ont péri dans cette tragédie. Personnellement, j'ai perdu deux bons amis qui m'avaient énormément instruit à propos des phares depuis plus d'une quinzaine d'années.

Mme Madeleine Fraser avait épousé M. Armand Lafrance en 1953. Ce dernier avait été assistant gardien à l'Île Verte, l'île Rouge et au pilier de l'île Blanche avant d'être promu gardien au phare d'Escarpement Bogot à l'île d'Anticosti. Madeleine avait accompagné son homme et ainsi, son métier de femme de gardien de phare commença. Après l'automatisation de ce phare, Armand et Madeleine furent transférés au phare de la Pointe Carleton. Lors de l'ouverture du poste de gardien au phare de l'île Verte en 1964, Armand appliqua avec l'espérance de retourner sur la terre ferme et de ne plus avoir à subir les traversées en bateau. Notre gardien n'avait pas tellement le pied marin et Madeleine n'aimait pas non plus ces longs voyages sur l'eau.



Madeline Fraser dans sa cuisine au phare d'Escarpement Bagot en 1962 (Coll. J.Cloutier)

Ce fut un retour aux sources, car c'est à cette station qu'Armand avait commencé comme assistant et où il avait rencontré Madeleine qui était originaire de cette île. La station fut à son tour automatisée en 1972 et le couple alla déballer ses bagages à la station de phare de Pointe au Père. Ce sont également eux qui ont été les derniers à garder ce feu avant que l'automatisation y fasse son œuvre encore une fois. Ils revinrent donc au village de l'Île Verte pour profiter d'une retraite bien méritée. Armand Lafrance est décédé le 16 juin 2006 et Madeleine a péri dans l'incendie de l'île Verte le 23 janvier 2014. J'ai quand même eu la chance de les rencontrer, de me lier d'amitié avec eux, de les visiter, de jaser, de les interviewer et d'échanger à propos des phares et de la navigation. Ils m'ont appris beaucoup à propos des phares et de la vie sur les stations de phare. Je garde de beaux souvenirs de nos nombreuses rencontres au fil des années.

Claude Fraser a vécu toute sa vie au bord de l'eau ou sur l'eau et c'est pourtant par le feu qu'il devait périr dans le même incendie, à l'âge de 82 ans. Sans être parent avec Madeleine, lui aussi était un verdoyant. Il commença sa carrière comme junior au phare de l'Île Verte en 1962 et par la suite il fut muté sur la Toupie du Haut-Fond Prince. C'est à Noël en 1966 que sa carrière de gardien de phare se termina, moment auquel il vécut l'expérience la plus traumatisante de sa vie. La pire tempête que nous ayons eue sur le Saint-Laurent frappa le pilier de toutes ses forces, défonçant la porte de fonte et les murs au niveau habitable laissant l'eau pénétrer dans ses entrailles. Les gardiens sans électricité et sans chaleur se sont réfugiés dans la lanterne du phare en attente des secours. Le *SIMON FRASER* et un hélicoptère de la Garde côtière canadienne ont quitté Québec le matin suivant pour secourir et évacuer les naufragés. L'hélicoptère étant plus rapide, elle réussit à se poser sur le pilier de justesse avant la tombée de la nuit. Les gardiens qui pensaient bien mourir sur cette canne de fer ont eu la vie sauve. Le pilier était encore debout, mais il demeura fermé pour le reste de l'hiver. Claude Fraser avait intégré l'équipe de réparation et est retourné à bord l'automne suivant comme gardien. Le lendemain de sa première nuit, il a téléphoné à Québec pour remettre sa démission.



Claude Fraser lors de l'enregistrement
par le réalisateur Julien Cadieux en septembre 2013
(Photo : J. Cloutier)

Il travailla ensuite pendant de nombreuses années sur les bateaux de la Garde côtière, incluant des séjours dans le Grand Nord. Sa retraite se passa à Trois-Pistoles, d'où il avait une belle vue sur le fleuve. Claude était très généreux de son temps et à chaque rencontre, il me racontait des anecdotes de sa vie de gardien et de marin. Je suis chanceux et suis reconnaissant de l'avoir connu et côtoyé.

La Corporation des gestionnaires de phares du Saint-Laurent désire exprimer ses sincères sympathies à toutes les familles qui ont perdu des êtres chers dans l'incendie de la résidence du havre de l'île Verte.

Patrick Matte; Chasseur de phares

(Par : Jean Cloutier)

La photo de la page couverture de ce *Bulletin* est une des nombreuses et superbes photos que notre ami Patrick Matte possède dans sa collection. Du 13 août au 15 octobre prochains, dans le cadre de la fête des chants marins de Saint-Jean-Port-Joli, ce collaborateur de notre Corporation exposera quelques-unes de ses photos de phares.

Mais qui est-il ? Patrick a commencé à s'intéresser à la photographie en 2003. Étant dans le domaine de la création Web depuis des lustres, il a toujours eu la conviction qu'une belle photo peut donner la parole à tous les designs graphiques. Il a obtenu une certification du New York Institute of Photography en 2006. Par la suite, il a continué à apprendre de différentes façons : club de photo, livres, revues, sites Web, sans oublier les échanges avec des photographes débutants et expérimentés. Patrick admire de nombreux photographes, tel que : Matt Stuart pour ses photos de rue extraordinaires et son utilisation de multiples niveaux d'information, Jaime Ibarra pour son style visuel éclaté qui crée de nouveaux standards, Zack Arias pour sa manière d'expliquer des choses complexes et de les rendre accessibles, et finalement Maurice Pitre, un photographe qu'il a eu la chance de rencontrer à ses débuts pour sa façon « zen » d'aborder la photo. Le style de Patrick se définit par des ambiances, une lumière soignée, des émotions — parfois imprécises, mais toujours présentes. La photographie lui permet d'exprimer des idées qu'il arrive difficilement à traduire en mots. Il tente par tous les moyens de créer une scène qui transcende le quotidien. Les environnements plus grands que nature sont une grande inspiration pour lui.

Pourquoi photographier les phares ? Tout simplement parce que le phare est un sujet magnifique, dans un environnement magnifique. Mais plus encore :

- C'est une façon de découvrir le Québec et une foule de lieux maritimes
- Ça lui permet de combattre sa phobie des hauteurs et sa peur de l'eau
- C'est de la photographie de paysages avec un sujet fort à tout coup
- Ce sont des témoins du passé qu'il faut conserver

LES PHARES DU QUÉBEC

PHOTOGRAPHIES DE PATRICK MATTE
ET MAQUETTES DE BOB SAULNIER

DU 13 AOÛT
AU 15 OCTOBRE 2014

VERNISSAGE LE MERCREDI 13 AOÛT À 17H

CENTRE GO
7A PLACE DE L'ÉGLISE
SAINT-JEAN-PORT-JOLI, QUÉBEC

WWW.CHASSEURDEPHARES.COM



PATRICK
MATTE
PHOTOGRAPHIE
CRÉATIVE



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

Le projet de photographie de phares est né en 2007 lors d'un voyage en Gaspésie. Depuis, il s'est lancé le défi de photographier tous les phares québécois. Son travail a été publié dans 9 pays (livres, publicités, calendriers, journaux, disques et sites Web) et Patrick est représenté par l'agence Getty Images en plus de partager ses magnifiques photos avec notre Corporation des gestionnaires de phares du Saint-Laurent.

Vous pouvez aussi visiter le blogue de Patrick Matte :

Chasseur de phares Projet de photographie des phares d'ici et d'ailleurs [www.chasseurdephares.com]

L'histoire par les cartes postales

(Par : Jean Cloutier)

Je recherche, ramasse, collectionne ou photocopie tout ce que je trouve à propos des phares. Que ce soit : des articles de journaux, des livres, des magazines, des dépliants, des photos ou des rapports officiels, aussitôt qu'il y a le mot phare ou l'image d'un de ces icônes du Saint-Laurent, je suis preneur. Ainsi, il y a quelques années, j'ai commencé à acheter des cartes postales de phares dans les marchés aux puces. Pas que je voulais nécessairement devenir collectionneur de cartes postales, mais seulement pour apporter un autre volet à mes archives de phares. Je me suis rapidement aperçu que les photographies utilisées pour la conception de ces cartes avaient une provenance très différente des autres sources de photographies accessibles. En résumé, lors de nos recherches historiques, il ne faut pas négliger de consulter les cartes postales. J'ai donc demandé à mon ami Claude Fortin de me produire un petit historique sur les cartes postales et l'intérêt de celles-ci dans les recherches historiques. Vous retrouverez ce compte-rendu dans le *Bulletin spécial* qui suit.

Bonne lecture de ce Bulletin Spécial pour les amis des phares!

Et un gros merci Claude pour ta collaboration et ce texte très intéressant.

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

Révision linguistique :

Marie-Christine Payette

819 523-6243

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