

Is It Lights Out for Canada's Lighthouses?

In 2008, after a decade of effort by Senators, MPs, heritage organizations and volunteer citizens, Canadians from coast to coast delighted in the passage of the *Heritage Lighthouse Protection Act* (HLP) with all-party support in Parliament. The legislation promised to provide Canada's federally owned lighthouses with protection they never had before: a process to designate heritage lighthouses; the means to prevent their unauthorized alteration and require their maintenance; and, where needed, facilitation of their transfer to ensure their continued public purpose.

When the HLP came into effect in May 2010, that initial glow turned to disappointment as the Department of Fisheries and Oceans (DFO) declared 1,000 lighthouses as "surplus" (later reduced to 550 in 2011). These included all of the historic structures, the majority of which are still active navigational aids. This action effectively blocked the heritage designation of lighthouses unless their nomination was accompanied by an offer to purchase and a business plan from a community group or municipality. This move seriously undermined an act that was intended to ensure the Government of Canada would preserve the historic lighthouses it holds in trust for Canadians.

With the stroke of a pen, a heritage stewardship act had been twisted into a disposal mechanism.

The following three case studies, from different regions of the country, illustrate some of the opportunities and challenges for communities that choose to take on responsibility for these Canadian icons.

Seal Island Lighthouse, Nova Scotia

Constructed in 1830-31, Seal Island is the oldest operating wooden lighthouse in Canada, but it is quickly falling into ruin.

Seal Island lies off the southwest tip of Nova Scotia at "the elbow of the Bay of Fundy." For more than three centuries, storms, fog and powerful tides have conspired to wreck at least 160 ships, making the island one of Atlantic Canada's most dangerous areas for shipping. Erected at the urging of



Seal Island Lighthouse, Nova Scotia

local residents, the large wood structure was built of massive 14-metre-long squared timbers, and the lantern floor was reinforced with heavy wood knees. The light was automated and de-staffed in 1990 and the lighthouse has suffered since from severe neglect. A local community group and the Nova Scotia Lighthouse Protection Society are anxious to preserve the light and contribute to its maintenance.

In 2010 Seal Island appeared on DFO's surplus lighthouse list, demonstrating the department's keen interest in devolving the maintenance and management of the light to a community group. Seal Island's remote location, however, makes it very challenging for a community group to take on. Similarly, across the Bay of Fundy in New Brunswick, Gannet Rock Lighthouse, a large octagonal wooden structure also dating from 1831, has been condemned by DFO, who no longer allows staff to visit the site. Gaping holes are appearing in the tower and its protective concrete seawall is crumbling.

For large, remote and important lights like Seal Island and Gannet Rock, the ideal solution would see them designated under the HLP and kept under federal stewardship.

Race Rocks Lighthouse, British Columbia

Situated on a small barren island 12 km from Victoria, Race Rocks lighthouse was one of the first on the Canadian west coast when it began operating in 1860. It was a vital navigational aid in the Strait of Juan de Fuca for ships bound for Victoria or Esquimalt in an area characterized by treacherous tides that led to many shipwrecks. The only stone "Imperial" lighthouse in British Columbia, it contains granite at its base and lantern, with sandstone in the body of the tower. In 1962 the original lightkeeper's house, which was connected to the tower, was demolished. In recent decades, the lighthouse had been deteriorating rapidly, suffering from the ill-effects of salt and water, particularly in the lantern and sandstone sections of the tower, leaving its distinctively black and white banded paint peeling badly.

Photo: Chris Mills

L'heure du couvre-feu a-t-elle sonné pour les phares du Canada?

En 2008, après une décennie d'efforts déployés par des sénateurs, des députés, des organismes voués au patrimoine et des citoyens, les Canadiens d'un océan à l'autre ont pu se réjouir de l'adoption de la *Loi sur la protection des phares patrimoniaux* (LPPP) avec l'appui de tous les partis au Parlement. La Loi promettait d'assurer aux phares canadiens appartenant au fédéral une protection dont ils n'avaient jamais bénéficié auparavant. Elle prévoit un processus de désignation des phares patrimoniaux, le moyen d'empêcher leur modification sans autorisation, l'obligation de les entretenir et, au besoin, leur cession afin qu'ils puissent continuer de servir à des fins publiques.

Lorsque la LPPP est entrée en vigueur en mai 2010, la satisfaction initiale s'est toutefois rapidement transformée en déception puisque le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a déclaré excédentaires 1000 phares (nombre réduit à 550 en 2011). En faisaient partie toutes les structures historiques dont une majorité servent encore comme aides à la navigation. Le MPO a ainsi fait obstacle à la désignation patrimoniale des phares à moins qu'elle ne soit assortie d'une offre d'achat et d'un plan d'entreprise de la part d'un groupe communautaire ou d'une municipalité. Cette décision a gravement miné l'effet d'une loi destinée à garantir que le gouvernement préserve les phares historiques qu'il possède en fiducie au nom des Canadiens.

D'un trait, une loi visant la préservation du patrimoine a été travestie pour en faire un mécanisme d'élimination.

Les trois études de cas qui suivent, qui proviennent de différentes régions du pays, illustrent certaines des possibilités et des difficultés qui se présentent aux communautés voulant assumer la responsabilité de ces emblèmes du Canada.

Phare de l'île Seal (Nouvelle-Écosse)

Construit en 1830-1831, le phare de l'île Seal est le plus ancien phare en bois encore en exploitation au Canada. Mais il dépérit à vue d'œil.

L'île Seal se trouve au large de la pointe sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, au coude de la baie de Fundy. Pendant plus de trois siècles, les tempêtes, le brouillard et les puissantes marées y ont fait s'échouer au moins 160 navires, ce qui en fait un des endroits les



Le phare de l'île Seal (Nouvelle-Écosse)

plus dangereux pour la navigation au Canada atlantique. Érigée à l'instigation des résidents locaux, la grande structure de bois a été construite avec de massives poutres équarrées de 14 mètres, et le plancher de la lanterne était renforcé par de solides consoles en bois. Le phare a été automatisé et privé de personnel en 1990, et il a depuis lors souffert d'un grave manque de soins. Un groupe communautaire local et

la Nova Scotia Lighthouse Protection Society tiennent à préserver le phare et à contribuer à son entretien.

En 2010, le MPO a inscrit le phare de l'île Seal à sa liste de phares excédentaires. Il démontrait ainsi son vif intérêt à transférer l'entretien et la gestion du phare à un groupe communautaire. En raison de l'emplacement isolé de l'île Seal toutefois, il est très difficile pour un groupe communautaire d'assumer cette responsabilité. De même de l'autre côté de la baie de Fundy au Nouveau-Brunswick, le phare de Gannet Rock, une grande structure octogonale en bois datant aussi de 1831, a été condamné par le MPO. Le ministère ne permet plus à son personnel de s'y rendre. De grands trous sont apparus dans la tour, et sa digue en béton s'effrite.

Pour les grands phares isolés et importants comme ceux de l'île Seal et de Gannet Rock, la solution idéale serait qu'ils soient désignés en vertu de la LPPP et qu'ils restent sous la responsabilité fédérale.

Phare de Race Rocks (Colombie-Britannique)

Situé sur une petite île aride à 12 km de Victoria, le phare de Race Rocks était un des premiers sur la côte Ouest du Canada lorsqu'il a été mis en exploitation en 1860. Il a servi d'aide à la navigation indispensable pour les navires en route vers Victoria ou vers Esquimalt. À cet endroit le détroit de Juan de Fuca connaît des marées traîtresses qui ont causé bien des naufrages. Unique phare en pierre « impérial » en Colombie-Britannique, il a une base et une lanterne faites de granite alors que le corps de la tour est en grès. En 1962, la maison originale du gardien du phare, qui était reliée à la tour, a été démolie. Depuis quelques décennies, le phare se détériore rapidement sous l'effet du sel

Photo : Chris Mills



Photo: Ryan J. Murphy

Race Rocks lighthouse, B.C., in 2009 while repointing and repainting were under way.

Le phare de Race Rocks (Colombie-Britannique) a bénéficié de travaux de rejointolement et de peinture en 2009.

In 2009 DFO went to great expense to restore the lantern and repaint and repaint the masonry.

The highly exposed site means that remedial stone work will be necessary on an ongoing basis.

If divested by the federal government, the cost of future maintenance would likely be beyond the scope of most community groups. The surging tides that surround the island make it relatively inaccessible except by helicopter, which limits the ability of any community to maintain the site.

Hope Island Lighthouse, Ontario

Located 22 km from Midland, Ontario in southeastern Georgian Bay, Hope

Island lighthouse was built in 1884. A square white wooden lighthouse with attached wooden keeper's house, it was part of a line of lights (including Western Island, Giants Tomb, and Brebeuf) that ensured safety on the heavily travelled shipping lanes from Lake Superior ports to the elevators and industries of North Simcoe County. Sadly, over half the lighthouses in Georgian Bay have been destroyed in the past three decades.

In 1988 DFO de-staffed the Hope Island lightstation, installed an automated light on a metal skeleton tower and removed the lantern from the old lighthouse. By 2001, after years of neglect, the windows were found

broken, the roof leaking, sections of shake siding blown off and the interior littered with garbage.

In 2002 the Huronia Lightstation Preservation Society (HLPS) was formed by concerned area residents committed to conserving the six lighthouses in the area. Working in partnership with the Beausoleil First Nation, the first project tackled was the restoration of the Hope Island lighthouse. The lightstation is of particular heritage value because it is the last in the region to retain all of its original buildings—boat house, generator shed, two keeper's houses, even the original two-seater outhouse. In recent years DFO has done some site remediation work, and the Society, using volunteer labour, has put a new roof and siding on the lighthouse.

Although struggling to raise funds and keep up with the increasing maintenance and restoration work needed on the lighthouse and other structures, the community seems committed to bringing this lighthouse back.

Other Canadian communities have seen their preservation efforts come to fruition. Places like Cape Enrage in N.B., West Point in P.E.I. and Cape Forchu at Yarmouth, N.S. have been successfully converted to public uses.

But communities cannot do it alone. The federal government has an important role to play by protecting the lighthouses it owns and investing in the efforts of local groups and communities that are willing to take over the lighthouses that matter to them.

For more information visit www.savecanadalighthouses.ca

et de l'eau. La lanterne et les sections en grès sont surtout touchées, et la peinture des bandes noires et blanches distinctives pèle gravement.

En 2009, le MPO a consenti un important effort pour restaurer la lanterne ainsi que rejointoyer et repeindre la maçonnerie. En raison du lieu particulièrement exposé aux éléments, la réfection de la maçonnerie sera constamment à refaire.

Si le gouvernement fédéral se dessaisit de ce phare, le coût de l'entretien futur serait sans doute inabordable pour la plupart des groupes communautaires. Les grandes marées autour de l'île font qu'elle est pratiquement inaccessible sinon par hélicoptère, ce qui limite la capacité de toute communauté d'entretenir le site.

Phare de l'île Hope (Ontario)

Le phare de l'île Hope, à 22 km de Midland (Ontario) dans le sud-est de la baie Georgienne, a été construit en 1884. La structure carrée de bois peinte en blanc et reliée à la maison en bois du gardien du phare faisait partie d'une série de phares (comprenant aussi ceux des îles Western, du Tombeau du géant et de l'île Brébeuf) qui assurait la sécurité des grands couloirs de navigation entre les ports du lac Supérieur et les élévateurs et usines du comté de Simcoe-Nord. Malheureusement, plus de la moitié des phares de la baie Georgienne ont été démolis depuis 30 ans.

En 1988, le MPO a retiré le personnel du phare de l'île Hope, installé un phare automatisé sur une tour métallique et supprimé la lanterne de l'ancien phare. En 2001, après des années de négligence, les fenêtres étaient brisées, le toit coulait, des sections de parement de bardeaux avaient été arrachées par le vent et l'intérieur était jonché de débris.

En 2002, des résidents préoccupés de la région ont formé la Société de préservation des phares de la Huronie vouée à la conservation des six phares qui s'y trouvent. En partenariat avec la Première Nation de Beausoleil, elle



Photo : Sandi et Neil Tucker, HLPs

Des bénévoles réparent le parement du phare de l'île Hope, en Ontario.

Hope Island Lighthouse, Ontario, with volunteers repairing and replacing the siding.

a entrepris comme premier projet de restaurer le phare de l'île Hope. Celui-ci revêt une valeur patrimoniale particulière parce qu'il est le dernier des environs à avoir conservé tous ses bâtiments d'origine : remise à bateau, abri de génératrice, deux maisons de gardien, et même la latrine à deux places d'origine. Ces dernières années, le MPO a réalisé certains travaux de restauration du site, et des bénévoles de la Société ont posé un nouveau toit et refait le parement des murs du phare.

Même si elle peine à réunir des fonds et à combler les besoins d'entretien et de réparation du phare et de ses structures connexes, la communauté semble déterminée à remettre ce phare en état.

D'autres communautés ont mené à bien les efforts qu'ils ont consacrés à la préservation. Des phares comme ceux du cap Enragé au Nouveau-Brunswick, de West Point à l'Île-du-Prince-Édouard et du cap Fourchu à

Yarmouth (Nouvelle-Écosse) ont été transformés pour servir à des fins publiques.

Les communautés ne peuvent toutefois pas tout faire seules. Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer en protégeant les phares lui appartenant et en investissant dans l'action des groupes locaux et des communautés disposés à assumer la responsabilité des phares qui leur importent.

Pour plus amples renseignements visitez www.sauverlespharesducanada.ca