

6D Lieux et édifices patrimoniaux fédéraux désignés



Lien URL vers la
[carte interactive](#)



Au gouvernement du Canada, il existe des reconnaissances envers des édifices et des lieux détenant une importance patrimoniale. Ceux-ci sont évalués par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine. Cette évaluation a pour but de déterminer leur valeur patrimoniale et leur niveau de désignation, soit des édifices fédéraux classés ou reconnus. À cela s'ajoutent aussi les lois habilitantes fédérales protégeant des édifices particuliers de l'histoire du Canada, soit la Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales, la Loi sur la protection des phares patrimoniaux et la Loi sur les lieux historiques nationaux.

Rimouski compte quelques désignations fédérales :

1. Lieu historique national du Canada du Phare-de-Pointe-au-Père (1974), comprenant :
 - Phare de Pointe-au-Père comme édifice fédéral du patrimoine classé (1990 et 2015);
 - Bâtiment de la corne de brume comme édifice fédéral du patrimoine reconnu (1990).
2. Phare de l'île Bicquette (1988);
3. Manège militaire (1991);
4. Bâtiment de la corne de brume de l'île Bicquette (1996);
5. Lieu historique national du Canada de l'Épave-du-RMS-*Empress of Ireland* (2009).

À noter que les immeubles patrimoniaux du gouvernement fédéral, vendus à la Ville de Rimouski ou à des particuliers, ne détiennent plus de désignations fédérales. Il s'agit notamment de l'ancien bureau de poste, aujourd'hui annexé à l'hôtel de ville, de l'édifice situé au 180-182, avenue de la Cathédrale, ainsi que de la gare ferroviaire de Rimouski.



5*

*L'épave de l'*Empress of Ireland* se situe à environ 8,3 kilomètres des côtes de Sainte-Luce-sur-Mer.

Localisation et périmètre des lieux et édifices patrimoniaux fédéraux désignés
Ville de Rimouski

Les immeubles suivants sont identifiés ici, même s'ils n'ont plus de désignations, dans le but de cartographier complètement le patrimoine sous juridiction fédérale.

- A Ancien bureau de poste
- B Gare de Rimouski
- C Édifice du 180-182, avenue de la Cathédrale

6D.1 Lieu historique national du Canada du Phare-de-Pointe-au-Père

Lieu historique national du Canada du Phare-de-Pointe-au-Père

Le lieu historique national du Canada du Phare-de-Pointe-au-Père est un centre d'aide à la navigation situé sur une pointe de terre s'avanciant sur le fleuve Saint-Laurent, à la limite des eaux intérieures et de la mer ouverte. La station se caractérise par des bâtiments aux toits rouges et aux murs blancs, lesquels sont dominés par un phare en béton de 24 mètres de hauteur. La reconnaissance officielle inclut le troisième et le quatrième phares et les vestiges présumés des deux premiers, y compris les aménagements paysagers, édifices et structures connexes tels que la maison du gardien et celle de l'assistant gardien, le bâtiment de la corne de brume, un garage, le réservoir, la génératrice, le criard électronique et de nombreux vestiges évoquant la présence de la station depuis 1859. Le phare de Pointe-au-Père a été désigné lieu historique national du Canada le 18 mai 1974 pour les raisons suivantes :

- À cause de son rôle historique à titre d'important centre de services de pilotage;
- Parce qu'il a été un important feu pour la navigation dans le golfe et le fleuve.

Le lieu historique national du Canada du Phare-de-Pointe-au-Père comprend le phare de Pointe-au-Père, un phare patrimonial et édifice du patrimoine fédéral classé, ainsi que le bâtiment de la corne de brume, un édifice du patrimoine fédéral reconnu [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].



Localisation et périmètre du lieu désigné
Ville de Rimouski

Valeurs patrimoniales associées

Par sa situation géographique stratégique, le phare de Pointe-au-Père s'est révélé être un lieu privilégié pour les pilotes du Saint-Laurent dès les premières années du 19e siècle. La station connut, sur plus d'un siècle d'opération, une évolution constante qui débuta avec la construction du premier phare en 1859, remplacé peu de temps après, suite à un incendie. En 1909, le troisième phare est construit dans un effort de modernisation avant que le ministère des Transports entame, dans les années 1960, une opération d'automatisation des phares, ce à quoi la station de Pointe-au-Père n'échappe pas. Par ailleurs, plusieurs infrastructures s'ajoutèrent, en fonction des nouvelles tâches déléguées au phare de Pointe-au-Père au cours des différentes phases d'exploitation. Il abrita une station des relevés des marées et des courants, de 1894 à 1985, devint l'hôte de la station de pilotage pendant une cinquantaine d'années, durant lesquelles il prit à sa charge une partie des activités reliées à la station de quarantaine de la Grosse-Île, soit de 1923 à 1937.

La station de phare mit aussi à l'essai plusieurs moyens de communication favorisant l'aide à la navigation. Quelques années après l'élaboration du code international de drapeau, celui-ci était mis en application à Pointe-au-Père, plus tard on y implanta une station Marconi. La station de Pointe-au-Père a eu recours au simple canon, au signal à bombes explosives, puis en 1903, à l'édifice du signal de brume. Son implantation mena à l'expérimentation de deux types de signaux soit la sirène d'Écosse et sa version canadienne adaptée, le diaphone et, à l'essai des lampes à gaz acétylène. Au terme des observations, l'usage de celles-ci a été recommandé dans les phares et le diaphone fut le modèle adopté dans la plupart des phares au Canada dès 1904. Après 1972, c'est un signal sonore électronique qui a pris la relève au diaphone. En 1997, le poste d'aide à la navigation a été délaissé par Pêches et Océans Canada. La station fait aujourd'hui partie d'un ensemble patrimonial sous le nom de Site historique maritime de la Pointe-au-Père [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].



Phare, maison du gardien et musée de l'*Empress of Ireland*, 1028, rue du Phare (Pointe-au-Père), 2023
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski

Éléments caractéristiques

Éléments architecturaux

- Le phare en béton de 1909 par sa proéminence, la rareté de sa structure en béton armé, ses huit contreforts, sa position par rapport aux éléments qui l'entourent, l'intégrité de l'escalier en colimaçon, sa quasi-unicité esthétique conservée après restauration, le porche d'entrée aménagé en façade avant et les fenêtres disposées à chaque niveau du phare selon l'agencement régulier, le dispositif de rotation et le prisme demeurés en place;
- La maison du gardien par sa forme et ses matériaux (bâtiment carré en bois de deux étages surmonté d'une toiture à quatre versants en bardeaux de bois);
- La maison de l'assistant gardien, parce qu'elle est l'un des très rares exemples de maisons de gardiens érigés au début du 20e, et la seule au Québec avec une toiture mansardée (toiture mansardée à brisis doté de larmier, revêtement de bardeau de bois et ses trois lucarnes qui se détachent sur le fond rouge de la toiture);
- Le bâtiment de la corne de brume par son caractère architectural d'origine toujours identifiable par des éléments en bois de forme simple et sa fenestration (bois, forme rectangulaire, parement en bardeaux de bois d'origine et toiture à deux versants) [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].



Lanterne du phare de Pointe-au-Père, 2023
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski



Maison de l'assistant gardien, maison du gardien, le phare et le musée de l'Onondaga, 2023
Sandrine Gauthier, Ville de Rimouski



Maison de l'assistant gardien, 2023
Sandrine Gauthier, Ville de Rimouski



Bâtiment de la corne de brume, 2023
Sandrine Gauthier, Ville de Rimouski

Situation géographique privilégiée du lieu

- La configuration actuelle du site et les relations visuelles avec le fleuve permettent de comprendre les raisons de la sélection du site pour y établir une station d'aide à la navigation;
- Le paysage marqué par un ensemble de bâtiments aux couleurs dominantes de rouge et de blanc, présentant des caractéristiques architecturales variant selon les époques et la présence du quai et de l'évocation de l'abri des pilotes;
- Les points de vue considérés comme significatifs (de la station vers le fleuve autant vers l'est, le nord et l'ouest, de la station vers le quai de Pointe-au-Père, sur le phare et la station à partir de la rue du Phare, de la rue du Phare à l'intersection de l'avenue du Père-Nouvel, vers le phare et la station, du quai (dans les limites de 1905) vers le phare et la station, à partir du sommet du phare) [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].



Bâtiments du lieu historique national depuis la berge, 2023
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski



Intersection de la rue du Phare et de l'avenue du Père-Nouvel, 2023
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski



Réplique de l'abri des pilotes
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski

Assujettissement

Directive sur la gestion des biens immobiliers du Canada, annexe A, procédures obligatoires pour l'évaluation et la conservation du patrimoine

La procédure suivante doit être suivie pour les biens immobiliers du Canada :

- Obtenir du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) de l'Agence Parcs Canada une évaluation de la valeur patrimoniale de tout édifice de 50 ans ou plus;
- Consulter l'Agence Parcs Canada avant d'entreprendre toute intervention susceptible d'avoir une incidence sur la valeur patrimoniale afin d'obtenir des conseils adéquats en matière de conservation du patrimoine;
- Faire tous les efforts possibles pour trouver et permettre différents usages au bien patrimonial fédéral, y compris la réhabilitation en vue d'une réutilisation adaptée, avant de le déclarer excédentaire.

Assujettissement

Loi sur la protection des phares patrimoniaux (L.C. 2008, chapitre 16)

- La modification de tout ou en partie d'un phare patrimonial ne peut se faire que conformément aux procédures et aux critères établis par le ministre responsable de l'Agence Parcs Canada.

Règlement sur les PIIA du secteur de l'ancienne Ville de Pointe-au-Père (504.6-96), section III, et du secteur du Vieux-Phare de Pointe-au-Père (1032-2017), section III

- Les bâtiments du lieu historique national du Canada du Phare-de-Pointe-au-Père se situant dans les secteurs des plans d'implantation et d'intégration architecturale sont assujettis à une recommandation du comité consultatif d'urbanisme et à une approbation du conseil municipal. Veuillez consulter les feuillets 6F.2 et 6F.9 pour davantage de précisions.

Procédure de dossier

- | | | |
|---------|---|--|
| Citoyen | ① | Demande de permis auprès du Service urbanisme, permis et inspection; |
| | ② | Transmission des informations et des documents requis; |
| | ③ | Ouverture du dossier par le technicien à la réception des permis; |
| | ④ | Paiement de la demande d'urbanisme et/ou de la demande de permis; |
| Ville | ⑤ | Analyse normative du dossier par une inspectrice ou un inspecteur; |
| | ⑥ | Analyse discrétionnaire du dossier par le conseiller en architecture; |
| | ⑦ | Transmission du dossier au comité consultatif d'urbanisme et formulation de la recommandation; |
| | ⑧ | Approbation ou refus du conseil municipal par résolution; |
| | ⑨ | Délivrance du permis ou du certificat. |

6D.2 Phare de l'île Bicquette



Pour des informations et des photographies du bâtiment de la corne de brume de l'île Bicquette, consultez le feuillet 6D.4 sur sa désignation fédérale.

Phare de l'île Bicquette

Le phare construit en 1844 se dresse du haut de ses 22,5 mètres (74 pieds) du côté nord-ouest de l'île Bicquette, une grande île de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, au large du Bic. Le phare consiste en une tour circulaire en maçonnerie de Pierre revêtue d'un revêtement de planches verticales de bois et surmontée d'une lanterne circulaire. La porte d'entrée et les fenêtres sont très en retrait et surmontées de frontons surbaissés; elles sont aussi alignées verticalement sur le côté de la tour. Une plate-forme circulaire, qui soutient la lanterne au sommet de la tour, dépasse sur le périmètre et est ceinturée par une balustrade ornementale en fer forgé. La bande rouge de la corniche au haut de la tour contraste nettement avec la hauteur et la largeur de ce bâtiment entièrement blanc. La désignation créée le 26 mai 1988 se limite au tracé au sol du bâtiment [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].



Phare et bâtiment de la corne de brume depuis le fleuve Saint-Laurent, 2014
Patrick Matte



Localisation de l'île Bicquette et du phare
Ville de Rimouski

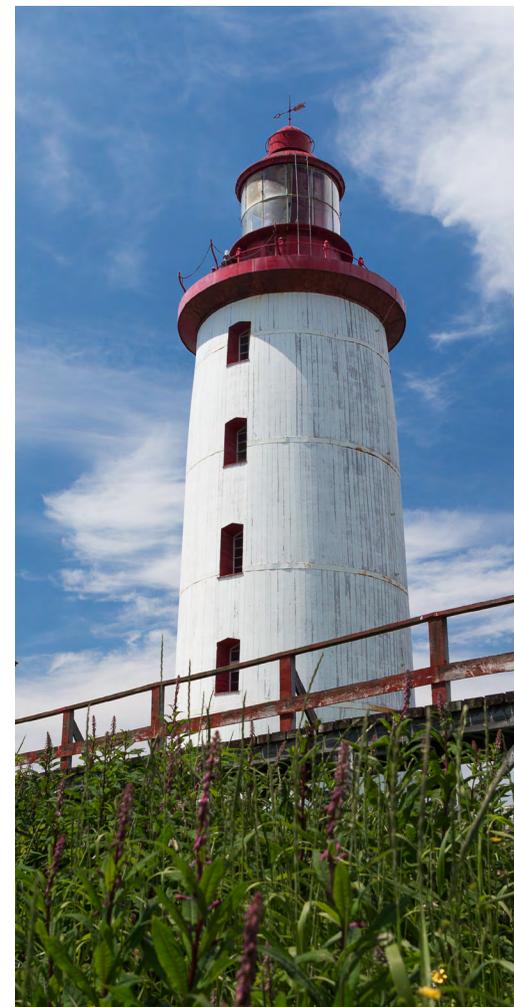
Valeurs patrimoniales associées

Le phare est un édifice fédéral du patrimoine reconnu en raison de son importance historique, de l'intérêt qu'il présente sur le plan architectural et de la place privilégiée qu'il occupe dans son milieu.

La valeur historique repose sur l'exemplarité du bâtiment associé à la Maison de la Trinité de Québec, organisme chargé de l'administration des phares dans le Bas-Canada avant la Confédération et avant leur prise en charge par le ministère de la Marine pour améliorer la sécurité sur le fleuve Saint-Laurent. Le phare est aussi associé à la famille Thibault dont différents membres y ont travaillé pendant plus de 75 ans. C'est aussi à la famille Thibault que l'on attribue le mérite d'avoir reconstitué dans l'île une colonie de sauvagines menacée de disparition.

La valeur architecturale du phare de l'île Bicquette repose sur son exemplarité comme l'un des premiers phares en pierre de forme cylindrique construits avant la Confédération par Charles Atherton, l'ingénieur lié par contrat à la Maison de la Trinité de Québec. De conception fonctionnelle très efficace, ces aménagements fonctionnels primitifs rendent compte des innovations techniques qui ont transformé les appareils de signalisation des phares dans les années 1840. Vers 1900, la maçonnerie en pierre a été recouverte de bois pour mieux protéger la tour des intempéries.

La valeur environnementale (paysagère) repose sur le caractère maritime de la station de phare où il est situé et est un repère connu dans les environs [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].



Phare de l'île Bicquette, 2014
Patrick Matte



Fenêtre du phare de l'île Bicquette, 2014
Patrick Matte



Garde-corps ouvragé, 2014
Patrick Matte

Éléments caractéristiques

- Sa construction cylindrique en maçonnerie de Pierre revêtue d'un revêtement de planches verticales de bois;
- Ses ouvertures très en retrait surmontées par des frontons surbaissés, la corniche et la balustrade ornementale en fer forgé;
- Ses aménagements fonctionnels primitifs qui rendent compte des innovations techniques qui ont transformé les appareils de signalisation des phares;
- Son style général et les matériaux employés, qui s'harmonisent avec le cadre naturel et avec les bâtiments voisins de la station de phare;
- Sa visibilité et le fait qu'il est connu comme balise maritime dans le secteur [Énoncé de valeur patrimoniale 87-088, Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine].



Installations de l'île Bicquette, 2014
Patrick Matte

Assujettissement

Directive sur la gestion des biens immobiliers du Canada, annexe A, procédures obligatoires pour l'évaluation et la conservation du patrimoine

La procédure suivante doit être suivie pour les biens immobiliers du Canada :

- Obtenir du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) de l'Agence Parcs Canada une évaluation de la valeur patrimoniale de tout édifice de 50 ans ou plus;
- Consulter l'Agence Parcs Canada avant d'entreprendre toute intervention susceptible d'avoir une incidence sur la valeur patrimoniale d'un bien patrimonial fédéral ou d'un site archéologique sur des terres fédérales afin d'obtenir des conseils adéquats en matière de conservation du patrimoine;
- Faire tous les efforts possibles pour trouver et permettre différents usages au bien patrimonial fédéral, y compris la réhabilitation en vue d'une réutilisation adaptée, avant de le déclarer excédentaire.

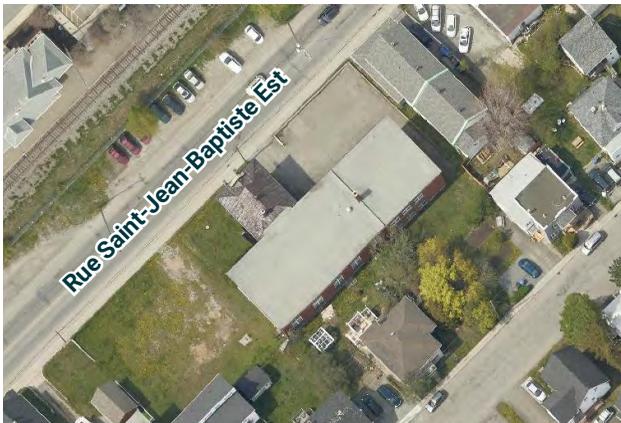
Loi sur la protection des phares patrimoniaux (L.C. 2008, chapitre 16)

- La modification de tout ou en partie d'un phare patrimonial ne peut se faire que conformément aux procédures et aux critères établis par le ministre responsable de l'Agence Parcs Canada.

6D.3 Manège militaire

Manège militaire

Le Manège militaire de Rimouski a été construit en 1910-1911 d'après un plan conçu par le ministère des Travaux publics à l'intention du ministère de la Milice et de la Défense du Canada. Le manège militaire se trouve à un emplacement central dans la ville, où son volume compact et solide crée une forte présence visuelle. Bâtiment en brique d'argile rouge d'apparence très fonctionnelle, ses détails architecturaux se limitent à quelques éléments d'ornementation en pierre sur la façade avant. La désignation se limite au tracé au sol du bâtiment. Le bâtiment a été désigné édifice fédéral du patrimoine reconnu le 19 août 1991 [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].



Localisation
Ville de Rimouski



Inscription et pierre millésimée
Société rimouskoise du patrimoine



Façade du Manège militaire (arsenal), 65, rue Saint-Jean-Baptiste Est (Saint-Germain)
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski

Valeurs patrimoniales associées

Le Manège militaire est un édifice fédéral du patrimoine reconnu en raison de son importance historique, de l'intérêt qu'il présente sur le plan architectural et de la place privilégiée qu'il occupe dans son milieu.

La valeur historique du Manège militaire est associée à la réforme et l'expansion de la milice volontaire et avec la campagne de construction de manèges militaires au Canada avant la Première Guerre mondiale. De plus, la construction du Manège militaire rend compte de la croissance de Rimouski à titre de centre régional prospère du Québec.

La valeur architecturale du Manège militaire découle de sa bonne conception esthétique. Son design, caractérisé par une masse cubique et des façades bien proportionnées, est fondé sur un plan standard. L'efficacité de ce plan témoigne d'un bon design fonctionnel caractérisé par des pièces secondaires autour des grandes salles de réunion aux deux étages. De même, démontrant la grande qualité du travail des ouvriers spécialisés et le bon emploi des matériaux, les quelques rares éléments décoratifs en Pierre témoignent de la simplicité du design, tandis que l'entrée en retrait et le fronton bordé de pierre donnent du caractère à la façade avant.

La valeur environnementale (paysagère) du Manège militaire s'harmonise avec le caractère du quartier résidentiel où il est situé à Rimouski et constitue un repère dans le quartier [Énoncé de valeur patrimoniale 90-268, Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine, 1990].



Façade est
Société rimouskoise du patrimoine



Façade arrière
Société rimouskoise du patrimoine



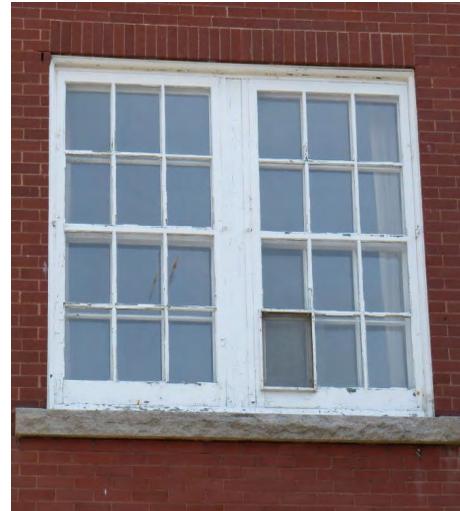
Façade ouest
Société rimouskoise du patrimoine



Façade avant et agrandissements
Société rimouskoise du patrimoine

Éléments caractéristiques

- Son plan standard du Manège militaire formé d'un solide volume rappelant un bloc coiffé d'une haute toiture à croupes dotée d'un couronnement à pignon sur la façade avant;
- Ses façades bien proportionnées avec l'ordonnement symétrique des hautes fenêtres à guillotine en bois;
- Son extérieur en brique d'argile rouge rehaussé par des éléments décoratifs en Pierre taillée en calcaire et lisse ou ébauchée et le fronton bordé de pierre de la façade principale;
- Son plan intérieur standard qui prévoit une grande salle de réunion au rez-de-chaussée et une salle de conférence à l'étage;
- Ses matériaux utilisés à l'intérieur, dont les lambris en bois et les surfaces plâtrées;
- Ses portes d'entrée en planches de bois et sa quincaillerie en métal;
- Sa conception esthétique d'ensemble et les matériaux utilisés qui s'harmonisent avec les édifices résidentiels et publics voisins;
- Son échelle imposante, son emplacement central et son utilisation par la collectivité, qui en font un édifice bien connu dans la région.



Fenêtre de bois à carreaux
Société rimouskoise du patrimoine



Escalier et piliers
Société rimouskoise du patrimoine



Porte principale en bois et fer forgé
Société rimouskoise du patrimoine



Inscription, linteau et arc en brique
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski



Fenêtre de la partie agrandie
Société rimouskoise du patrimoine

Assujettissement

Directive sur la gestion des biens immobiliers du Canada, annexe A, procédures obligatoires pour l'évaluation et la conservation du patrimoine

La procédure suivante doit être suivie pour les biens immobiliers du Canada :

- Obtenir du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) de l'Agence Parcs Canada une évaluation de la valeur patrimoniale de tout édifice de 50 ans ou plus;
- Consulter l'Agence Parcs Canada avant d'entreprendre toute intervention susceptible d'avoir une incidence sur la valeur patrimoniale d'un bien patrimonial fédéral ou d'un site archéologique sur des terres fédérales afin d'obtenir des conseils adéquats en matière de conservation du patrimoine;
- Faire tous les efforts possibles pour trouver et permettre différents usages au bien patrimonial fédéral, y compris la réhabilitation en vue d'une réutilisation adaptée, avant de le déclarer excédentaire.



Manège militaire (arsenal)
Société rimouskoise du patrimoine

6D.4 Bâtiment de la corne de brume de l'île Bicquette



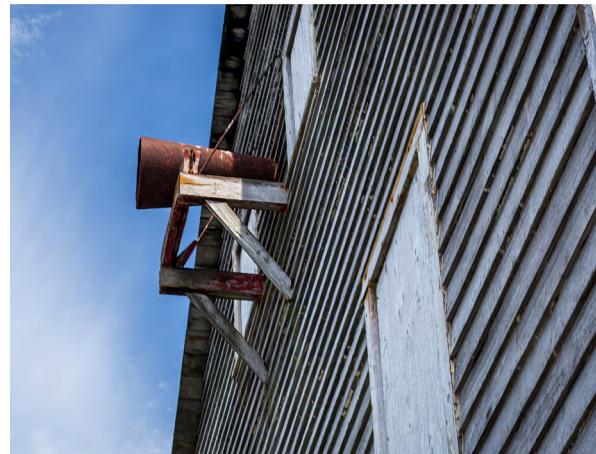
Pour des informations et des photographies du phare de l'île Bicquette, consultez le feuillet 6D.2 sur sa désignation fédérale.

Bâtiment de la corne de brume de l'île Bicquette

La corne de brume se trouve à la station de phare de l'île Bicquette, sur un petit promontoire rocheux qui surplombe le fleuve Saint-Laurent. Il s'agit d'un petit bâtiment d'un étage et demi reposant sur une fondation en Pierre surélevée. L'extérieur est revêtu d'un revêtement de planches à clin. La toiture à deux versants est couverte de bardeaux de bois et percée par des chatières. Ce bâtiment utilitaire est pourvu d'une grande porte et de fenêtres disposées régulièrement sur tous les murs. La désignation datant du 12 septembre 1996 se limite au tracé au sol du bâtiment [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].



Bâtiment de la corne de brume et le fleuve Saint-Laurent, 2014
Patrick Matte



Corne de brume de l'île Bicquette, 2014
Patrick Matte



Localisation de l'île Bicquette et du phare
Ville de Rimouski

Valeurs patrimoniales associées

La valeur historique découle de son association à l'amélioration des stations de phare de l'est du fleuve Saint-Laurent et du golfe. La création en 1904 de la Commission des phares a donné lieu à un programme de construction de grande envergure. La corne de brume évoque cette période de modernisation des infrastructures de navigation avec l'adoption d'une technologie d'avant-garde, la corne de brume, qui a été utilisée jusqu'aux années 1970. Du point de vue local, le bâtiment est la première grande infrastructure technique mise en place à la station de phare de l'île Bicquette pour remplacer les canons qui servaient auparavant à la signalisation sonore.

La valeur architecturale de la corne de brume découle de ses belles qualités esthétiques et de sa conception fonctionnelle très efficace. L'absence de détails décoratifs et du traitement habituellement réservé à la façade des maisons à la campagne affirment son caractère utilitaire et le distinguent d'une résidence. Le design est adapté à la fonction, soit celle de loger toutes les machines servant à actionner le sifflet d'alarme. Ces machines sont encore en place et reflètent nettement les contraintes fonctionnelles du programme.

La valeur environnementale (paysagère) de la corne de brume s'appuie sur son caractère maritime de la station de phare où elle est située sur l'île Bicquette.



Bâtiment de la corne de brume et le phare de l'île Bicquette, 2014
Patrick Matte

Éléments caractéristiques

- Le caractère nettement fonctionnel de ce bâtiment qui servait à loger la machinerie du sifflet d'alarme, ainsi que les éléments qui le distinguent d'une simple résidence, dont :
 - Absence d'un traitement de façade que l'on rencontre généralement dans les maisons rurales et de détails ornementaux;
 - Présence d'une grande porte de hangar pour entrer l'équipement et de ventilateurs sur le toit.
- La machinerie du sifflet d'alarme qui subsiste, car elle témoigne des technologies d'avant-garde développées au début du 20e siècle pour améliorer la sécurité de la navigation sur le fleuve Saint-Laurent et dans le golfe, et parce qu'elle permet de saisir les contraintes du programme fonctionnel;
- Le rapport du bâtiment au site, un escarpement rocheux qui fait face au fleuve Saint-Laurent, et les caractéristiques architecturales particulières qui en découlent, dont :
 - La fondation rehaussée qui épouse les irrégularités du site (choisie de façon à situer le bâtiment le plus haut et le plus près possible du fleuve afin de maximiser la portée du sifflet);
 - Le positionnement du mur pignon où était situé le sifflet, par rapport au fleuve.
- Le lien historico-fonctionnel du bâtiment du sifflet d'alarme avec les autres composantes de cette station, en particulier avec le phare situé à proximité.



Assujettissement

Directive sur la gestion des biens immobiliers du Canada, annexe A, procédures obligatoires pour l'évaluation et la conservation du patrimoine

La procédure suivante doit être suivie pour les biens immobiliers du Canada :

- Obtenir du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) de l'Agence Parcs Canada une évaluation de la valeur patrimoniale de tout édifice de 50 ans ou plus;
- Consulter l'Agence Parcs Canada avant d'entreprendre toute intervention susceptible d'avoir une incidence sur la valeur patrimoniale d'un bien patrimonial fédéral ou d'un site archéologique sur des terres fédérales afin d'obtenir des conseils adéquats en matière de conservation du patrimoine;
- Faire tous les efforts possibles pour trouver et permettre différents usages au bien patrimonial fédéral, y compris la réhabilitation en vue d'une réutilisation adaptée, avant de le déclarer excédentaire.

Loi sur la protection des phares patrimoniaux (L.C. 2008, chapitre 16)

- La modification de tout ou en partie d'un phare patrimonial ne peut se faire que conformément aux procédures et aux critères établis par le ministre responsable de l'Agence Parcs Canada.

6D.5 Lieu historique national du Canada de l'Épave-du-RMS-*Empress of Ireland*

Lieu historique national du Canada de l'Épave-du-RMS-*Empress of Ireland*

Le lieu historique national du Canada de l'Épave-du-RMS-*Empress of Ireland* se trouve sur le lit du fleuve Saint-Laurent, près de Rimouski, au Québec. Situé à 8.3 kilomètres des côtes, ce navire autrefois opulent repose sur son flanc droit, à 45 mètres de profondeur, dans un angle de 65 degrés. Exploité par la compagnie *Canadian Pacific Railway*, cet imposant paquebot à vapeur des plus élégants fait naufrage le 29 mai 1914, entraînant de nombreuses pertes de vie. La reconnaissance officielle datant du 20 avril 2009 vise le navire et la zone de dispersion des débris qui l'entoure [Lieux patrimoniaux du Canada, 2023].

Un cimetière et un monument commémoratif se situent sur la rue du Fleuve à Pointe-au-Père. Il a été érigé par la compagnie *Canadian Pacific Railway* pour marquer le lieu de sépulture de 20 personnes identifiées sur le monument et de 68 autres non identifiées qui ont perdu la vie lors de la collision qui a causé le naufrage du H.M.S. *Empress of Ireland* [ministère de la Culture et des Communications, 2013].



Monument commémoratif érigé par la compagnie Canadian Pacific Railway, face au 250, rue du Fleuve (Pointe-au-Père), 2023
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski

Valeurs patrimoniales associées

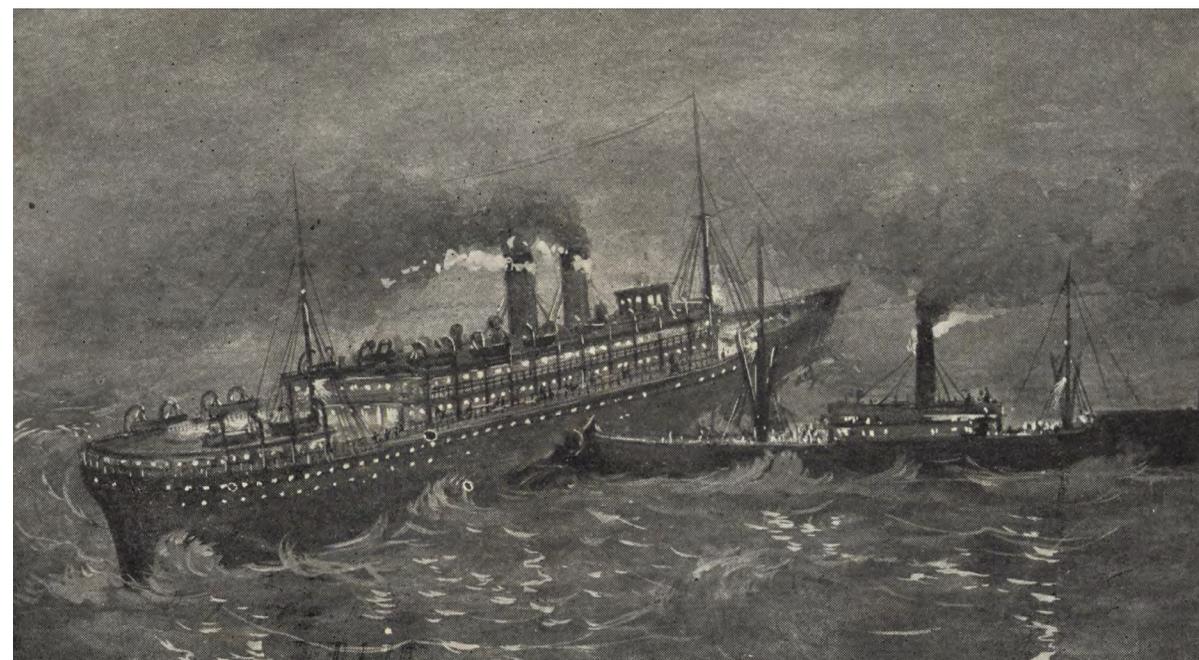
L'Épave du RMS *Empress of Ireland* a été désigné un lieu historique national du Canada en 2009 puisque du point de vue de sa structure, il représente le paquebot du début du 20^e siècle le plus remarquable et le plus complet qu'on puisse encore trouver au Canada. C'est aussi un exemple important sur le plan mondial d'un navire océanique d'époque ayant su s'imposer sur le prestigieux marché international du transport de voyageurs dans l'Atlantique Nord, marché que l'*Empress of Ireland* partageait avec un groupe assez restreint d'élégants navires allemands, britanniques et américains.

Il s'agit aussi du seul élément marin de la compagnie du chemin de fer du Canadien Pacifique à encore exister. Dans les années qui ont précédé la Grande Guerre, cette compagnie exploitait le réseau de transport et de communication le plus vaste au monde. Ce réseau comprenait des cargos hors mer et des océaniques qui sillonnaient les Grands Lacs et les océans Pacifique et Atlantique, un des chemins de fer les plus longs au monde et un réseau télégraphique qui couvrait la moitié du globe.

L'épave possède aussi un lien historique et affectif important avec les quelque 117 000 immigrants arrivés au Canada à bord de l'*Empress of Ireland* et le million de Canadiens à peu près qui peuvent faire remonter leurs racines canadiennes à ce navire.

Bien qu'il ne soit pas le plus gros navire de ligne de l'Atlantique Nord ni le plus rapide, le RMS *Empress of Ireland* parvient tout de même à rivaliser avec les navires de croisière des autres

pays. Ses installations de première classe sont presque aussi luxueuses que celles offertes par des paquebots tels que l'*Olympic* et le *Titanic*. L'aménagement pour passagers des deuxième et troisième classes de l'*Empress* répond aux besoins des voyageurs qui veulent se déplacer rapidement et présentent l'avantage d'être abordables, pratiques et confortables [Commission des lieux et monuments historiques du Canada, 2008].



The Terrible Disaster to the S.S. Empress of Ireland
Éditeur inconnu
BAnQ Rosemont-La Petite-Patrie, 0003723468

Éléments caractéristiques

- Son emplacement dans une fosse peu profonde sur le lit du fleuve Saint-Laurent près de Pointe-au-Père, à Rimouski;
- Ses caractéristiques d'origine dont sa volumétrie, sa taille, ses proportions, les matériaux qui composent son recouvrement, la forme de sa coque ainsi que ses éléments intérieurs et extérieurs, qui se trouvent toujours sur la coque ou à l'intérieur de celle-ci, ou qu'ils soient disséminés dans la zone de dispersion des débris, sur le lit fluvial, notamment :
- Sa structure d'acier, sa quille, dont la structure est intacte, ainsi que sa coque endommagée d'une longueur de 170 mètres, son barrot de 20 mètres, son tirant d'eau de 8,23 mètres et son déplacement de 14 191 tonnes;
- Les composantes qui subsistent de sa structure en détérioration, notamment sa coque endommagée et les vestiges de sa superstructure d'origine, qui comptait huit ponts; ses machines de propulsion à vapeur, chauffées au charbon, y compris les deux principales machines à mouvement alternatif à quadruple expansion de 9 250 chevaux (puissance sur l'arbre) et les systèmes de propulsion auxiliaires;
- Ses éléments extérieurs subsistants, notamment les deux mâts, les deux cheminées, ainsi que les vestiges de la timonerie;
- Son aménagement, ses caractéristiques et son fini intérieurs, typiques des navires de ligne du début du 20e siècle, notamment la salle des machines, la chaufferie, les postes d'équipage, les aménagements pour passagers et la cale à marchandises;
- Son hélice en bronze subsistante et son gouvernail, situés sous la poupe;
- La zone de dispersion des débris correspondante.



Maquette de l'épave du navire,
musée de l'Empress of Ireland, 2023
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski



Hublot, musée de l'Empress of Ireland, 2023
Olivier Beaudin, Ville de Rimouski

⚠ Assujettissement

Directive sur la gestion des biens immobiliers du Canada, annexe A, procédures obligatoires pour l'évaluation et la conservation du patrimoine

La procédure suivante doit être suivie pour les biens immobiliers du Canada :

- Obtenir du Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP) de l'Agence Parcs Canada une évaluation de la valeur patrimoniale de tout édifice de 50 ans ou plus;
- Consulter l'Agence Parcs Canada avant d'entreprendre toute intervention susceptible d'avoir une incidence sur la valeur patrimoniale d'un bien patrimonial fédéral ou d'un site archéologique sur des terres fédérales afin d'obtenir des conseils adéquats en matière de conservation du patrimoine;
- Faire tous les efforts possibles pour trouver et permettre différents usages au bien patrimonial fédéral, y compris la réhabilitation en vue d'une réutilisation adaptée, avant de le déclarer excédentaire.