

LE



# BULLETIN

DES AMIS DES PHARES

Numéro 23

Automne 2016



## En page couverture

Il n'y a pas eu que des phares pour baliser le Saint-Laurent ! Pendant 133 ans, soit de 1830 à 1963 des phares flottants aussi appelés bateaux-phares ont été mouillés à différents endroits le long de ce parcours maritime. Ces bateaux-lumières possédaient également une corne de brume à la vapeur nécessitant le ravitaillement régulier de charbon par un navire du gouvernement. Sur cette aquarelle de Jean-Pierre Charest nous apercevons le CHESTERFIELD qui transborde des sacs de charbon à bord du bateau-phare No 5 qui était situé au bout de la batture de l'île Blanche, en face de Cacouna. Référence : *Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec, 1830-1963*, Édition Septentrion, 2016.

## L'Assemblée générale annuelle 2016 de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent

(par Patrick Matte)

Le 9 septembre dernier, pour la première fois de notre histoire, nous avons tenu l'assemblée générale annuelle (AGA) sur la rive nord du Saint-Laurent. C'est à l'Auberge sur Mer de Saint-Siméon dans Charlevoix que les différents représentants de nos phares se sont rassemblés. La vingtaine de personnes venant d'aussi loin que de Cap-des-Rosiers en Gaspésie et de la pointe ouest de l'île d'Anticosti représentaient ensemble une quinzaine de phares du Saint-Laurent.



**Les membres de la Corporation.** De gauche à droite, rangée du fond : Jean Bédard, Arlette Fortin, Danièle Morin, Jean-Guy Tremblay, Marie-Christine Payette, Jean-Paul Salaün, Johanne Grenier, Annemarie Bourassa, Jean Parent, Jean Cloutier, Joannie Francoeur, Patrick Matte, Serge Guay. Rangée du devant : Marc-Antoine Charlebois, France Caron et son conjoint, Lise Cyr, Blandine Poirier, Marguerite Morin, Gilles Viens et Sylvain Tremblay, maire de Saint-Siméon. Photo : Sabrina Jacques

## Loi S-215

La loi S-215, « Loi sur la protection des phares patrimoniaux » (LPPP) est maintenant derrière nous et cinq phares québécois ont été ajoutés en juillet dernier à la liste des phares cédés. Chacun des gestionnaires concernés par cette cession aura maintenant la tâche d'opérer et d'entretenir ces phares patrimoniaux seul et sans l'aide du gouvernement. L'inquiétude au sein du groupe porte maintenant sur les autres phares non cédés et en particulier sur la situation précaire du plus haut phare canadien, le phare de Cap-des-Rosiers, reconnu lieu historique national du patrimoine classé en 1994. Malgré son importance historique, il ne fait toujours pas partie de la liste du gouvernement fédéral. C'est donc vers ce phare que les efforts et les actions de tous les membres seront dirigés cette année. Comme premier geste, il a été décidé que l'AGA 2017 se tiendrait à Cap-des-Rosiers.



Les gestionnaires de phares lors de l'AGA 2016. Photos : Patrick Matte

## Journée québécoise des phares

La 1<sup>re</sup> édition de la Journée québécoise des phares a été tenue le 13 juillet dernier. L'ensemble des membres ont apprécié l'impact positif qu'a eu cette journée tant au niveau de la fréquentation des sites qu'au niveau du rayonnement. L'expérience sera donc répétée en 2017 avec quelques améliorations. Déjà, de bonnes idées ont émergé durant la rencontre. À suivre...

## Conseil d'administration

Comme par le passé, nous avons terminé la rencontre avec les élections d'un nouveau conseil d'administration. Pour la prochaine année, il est composé de :

Président :	Marc-Antoine Charlebois	Phare de la Martre
Vice-Président :	Patrick Matte	Site Internet et Facebook
Trésorière :	Arlette Fortin	Phare de Cap de la Madeleine
Secrétaire :	Marie-Christine Payette	Correctrice/Traductrice
Administratrice :	June Smith	Phare de Métis

Deux membres sortants, M. Peter Noreau (ex-président) et M. Jean Cloutier (ex-vice-président), ont quitté leur poste après plusieurs années de bons services. Nous les remercions chaleureusement pour leur implication dans notre corporation.

## Visite du phare du Cap-de-la-Tête-au-Chien

Le lendemain matin de notre assemblée, la météo était parfaite et une dizaine de gestionnaires ont franchi en Zodiac les 8,5 km qui séparent Saint-Siméon du phare du Cap-de-la-Tête-au-Chien. Une visite exceptionnelle de cette station de phare perchée dans la montagne, nécessitant de monter 283 marches. Nous avons pu constater tous les travaux de réfection qui ont été faits aux différents bâtiments. La corne de brume a même résonné pour nous.



Visite en Zodiac jusqu'au phare du cap de la Tête-au-Chien. Photo : Patrick Matte

Tous les membres de la corporation des gestionnaires de phares du Saint-Laurent désirent remercier Marguerite Morin et Gilles Viens pour l'organisation de cette assemblée et pour la visite de leur phare.

## **Le gouvernement du Canada annonce de nouvelles désignations de phares patrimoniaux**

(par : Jean Cloutier)

Dans le but de préserver des phares patrimoniaux aux quatre coins du pays pour les générations à venir, le 7 juillet dernier, le gouvernement canadien a désigné treize phares de plus en vertu de la Loi sur la protection des phares patrimoniaux. Dans le cadre des célébrations de la Semaine de l'histoire du Canada, qui se déroule du 1<sup>er</sup> au 7 juillet, la ministre de l'Environnement et du Changement climatique et ministre responsable de Parcs Canada, Catherine McKenna, conjointement avec l'honorable Dominic Leblanc, ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, ont désigné 13 phares patrimoniaux. Ces désignations sont réalisées suivant la recommandation de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada (CLMHC).

Plus que de simples balises pour la navigation, les phares patrimoniaux du Canada font partie intégrante de l'identité maritime de nombreux Canadiens et Canadiennes. Grâce à ces nouvelles désignations, 88 phares en tout dans huit provinces sont maintenant protégés et d'autres désignations suivront. Parmi ces 88 phares patrimoniaux, 42 sont administrés par le gouvernement fédéral et 46 seront gérés par les nouveaux propriétaires non fédéraux. De nombreux organismes communautaires ainsi que d'autres ordres de gouvernement collaborent actuellement avec le ministère des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne afin de se charger de l'entretien et de la protection de nombreux autres phares importants pour leurs collectivités respectives.

### **Les nouveaux phares patrimoniaux au Québec sont :**

(Photos : Jean Cloutier)

#### **Pointe Mitis (Métis sur mer)**

Le phare de Pointe Mitis est une tour hexagonale de 25 mètres (82 pieds) de hauteur en béton armé, coiffée d'une lanterne en fer cylindrique et dont la base repose sur des contreforts en béton. C'est un excellent exemple de la campagne qui a été menée par le gouvernement, après la Confédération, pour renforcer la sécurité du commerce maritime grâce à l'amélioration de l'assistance à la navigation.



### **Cap-de-la-Tête-au-Chien ( Saint-Siméon )**

Construit en 1909, le phare du Cap-de-la-Tête-au-Chien est une structure octogonale en béton armé. Grâce à ce type d'ouvrage, le fleuve Saint-Laurent constituait un axe majeur de croissance économique au Canada aux 20<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> siècles.



### **Cap de la Madeleine**

(Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine)

Le phare du Cap de la Madeleine est une tour cylindrique en béton armé de 17 mètres (55 pieds) de haut, coiffée d'une lanterne circulaire en fer et d'un toit en forme de dôme. Construit en 1908, c'est l'un des exemples de phares en béton armé les plus anciens du Canada.



### **Île Verte (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs)**

Le phare de l'Île Verte se trouve sur un affleurement rocheux à la pointe nord-est de l'Île Verte, dans le fleuve Saint-Laurent. Il représentait une étape importante dans le développement des routes intérieures pour le commerce du bois et est directement lié à l'augmentation des échanges commerciaux le long du fleuve Saint-Laurent. Il est le premier phare du Saint-Laurent.



### **Cap-au-Saumon (La Malbaie)**

Le phare de Cap-au-Saumon est un ouvrage octogonal effilé en béton armé de 14 mètres (46 pieds) de haut, surplombant une falaise spectaculaire sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. C'est un point de repère facilement visible pour les navires qui traversent la région de La Malbaie. Un premier phare a d'abord été installé à Cap-au-Saumon en 1894; le phare actuel a été construit en 1955 dans le cadre de travaux entrepris dans les années 1950 et 1960 pour moderniser les phares vieillissants.



Ces désignations sont l'accomplissement d'un long processus public de pétitions qui s'est déroulé de mai 2010 à mai 2012. La Corporation des gestionnaires de phares du Saint-Laurent tient à reconnaître le travail de ses membres, souvent bénévoles, pour obtenir ces désignations patrimoniales fortes de sens pour l'avenir.

## 1<sup>re</sup> édition de la Journée québécoise des phares

(par : Jean Cloutier)

Le 13 juillet dernier, les phares du Saint-Laurent vous ont proposé des activités spéciales et différentes d'un phare à l'autre. Le but de cette journée thématique était de faire parler de nos phares, mais aussi de permettre aux gens d'apprécier les travaux de restauration et de mise en valeur réalisés. De plus, il était possible de constater le travail qui reste à faire pour sauver les phares du Saint-Laurent.

Le 13 juillet n'est pas une date choisie au hasard. C'est à ce moment que tout a commencé sur notre fleuve : le 13 juillet 1801, le gouverneur a reçu une pétition des capitaines de navires rattachés à la marine marchande, accompagnée de recommandations pour améliorer la sécurité dans les eaux du Saint-Laurent. Comment? En y implantant un réseau d'aides à la navigation. En 1805, la Maison de la Trinité de Québec fut créée et la construction d'un premier phare commença l'année suivante sur l'Île Verte. Notre réseau de phares venait de commencer.

La première édition de la Journée québécoise des phares a été un succès. Voici une description des activités organisées et quelques commentaires de nos gestionnaires :



**Phare de Pointe-à-la-Renommée (Gaspésie) :** Cette journée nous a permis de faire découvrir aux gens d'ailleurs l'histoire de Pointe-à-la-Renommée, mais aussi de réunir sur le site les gens de notre village. Nous avons offert aux visiteurs une visite gratuite de la maison-phare. Un guide-interprète, vêtu de son costume de gardien de phare, accueillait les gens et leur relatait l'histoire de Pointe-à-la-Renommée. Tout au long de la journée, les visiteurs ont pu visionner le documentaire sur le retour du phare à Pointe-à-la-Renommée. Pour clôturer le tout, il y avait une soirée musicale avec *La*



*Belle et le Truand*, au havre de pêche de L'Anse-à-Valleau. Environ 90 personnes ont signé le registre au cours de la journée. Nous avons reçu plusieurs commentaires positifs concernant le concept et l'inauguration de cette 1<sup>re</sup> édition. Par ailleurs, nous étions heureux d'apprendre que la Journée québécoise des phares serait de retour annuellement puisqu'elle sensibilise plusieurs gens à l'importance de la conservation des phares dans notre région.

**Phare de Cap-de-Bon-Désir (Côte-Nord) :** Plus de 40 personnes ont participé à l'activité « *Lumières sur les phares* » qui a été présentée au Centre d'interprétation et d'observation de Cap-de-Bon-Désir, un site de Parcs Canada. L'activité d'une durée de 45 minutes a connu un immense succès! Les participants ont eu le privilège de visiter l'ancien criard de brume qui s'est fait entendre pour l'occasion étant donné qu'il n'est plus en fonction aujourd'hui. En tout, 287 personnes ont visité le centre d'interprétation le 13 juillet dernier. Nous avons déjà hâte à l'an prochain!



## Phare de Métis (Gaspésie) :

Nos activités ont eu lieu au mois d'août, dans le cadre des célébrations entourant l'événement « Métis en fête ». L'Association des résidents de la pointe du phare (ARPP), le groupe qui sera responsable de l'exploitation du phare, a organisé un pique-nique sur le site pour le plus grand plaisir des citoyens. Un biologiste marin est venu parler des dangers du plastique qui se retrouve dans l'océan. Plusieurs échantillons de vie marine ont été présentés. Un dîner hot-dogs a été servi et un tirage a été organisé. L'argent amassé ira dans le fonds pour la restauration du phare visant à lui faire retrouver sa beauté d'antan.

## Lieu historique national du Phare-de-Pointe-au-Père (Bas-Saint-Laurent) :

Parcs Canada proposait une journée d'animation pour toute la famille. Petits et grands ont ainsi plongé dans l'univers inspirant des phares, des marins et de la navigation en participant à plusieurs activités. L'artiste-peintre Caroline Jacques, bien connue au Bas-Saint-Laurent, a guidé les visiteurs dans la création d'une grande fresque collective inspirée de la Route des phares. En collaboration avec la Bibliothèque municipale de Rimouski, les visiteurs ont également pu découvrir la « Tente à lire » et sa sélection d'ouvrages portant sur les phares et la navigation (romans, documentaires, livres jeunesse, etc.). Des animations littéraires mettant en vedette le personnage du gardien de phare ont aussi été offertes par la bibliothèque tout au long de la journée. Enfin, les familles ont pu explorer le site historique avec le tout nouveau livret Xplorateurs, rempli d'activités instructives et amusantes, et profiter des tatouages et maquillages pour enfants. Même la mascotte Parka était de la fête!



## Phare de l'Île Verte (Bas-Saint-Laurent) :

C'est sous le thème « *phArt en direct* » qu'une dizaine d'artistes se sont donné rendez-vous pour le plaisir des insulaires et des visiteurs. Les participants ont pu assister à des prestations d'artistes visuels, d'écrivains, de poètes et de musiciens. Les jeunes ont eu droit à un atelier de bois flotté. Le documentaire *le Chant du phare* a été présenté. La journée s'est terminée avec le dévoilement, par Jocelyn Lindsay et Jean-René Caron, de deux affiches rappelant le rôle joué par les assistants-gardiens du phare, durant la carrière du gardien de phare de la quatrième génération de la famille Lindsay. Ont aussi été soulignés les 20 ans de la Corporation des maisons du phare de l'Île Verte et les 40 ans de la reconnaissance du phare comme Lieu historique national par le gouvernement fédéral. Ce fut une magnifique journée sous le signe de la créativité, où tous les artistes ont partagé leur talent afin de mettre en valeur notre phare, figure symbolique de la sécurité maritime et joyau du patrimoine.

## Le phare de l'île Verte en fête



Jocelyn Lindsay et Jean-René Caron présentent un tableau en hommage au travail des assistants-gardiens du phare.

### **Phare de la Pointe-Ouest (Anticosti) :**

Afin de souligner cette première édition, nous avons invité les gens à venir souper en plein air et à profiter du coucher de soleil. Par la suite, une visite guidée des lieux nous préparait pour la projection extérieure du documentaire « Le fleuve Saint-Laurent, ses îles, ses liens. »



**Phare de Cap Madeleine (Gaspésie) :** Le regroupement du phare de Cap Madeleine a invité les gens à dîner. Pendant le dîner, nous leur avons raconté notre histoire, avons parlé de notre phare, de son nouveau statut de phare patrimonial et de son avenir. Nous avons servi une quarantaine de personnes et avons déjà hâte à l'année prochaine.

**Phare de Pointe-des-Monts (Côte-Nord) :** Cinq artistes-peintres de la région sont venus créer une œuvre représentant le phare. Sur place, Marcel Poulin, fils de Francis Poulin, l'assistant de l'avant-dernier gardien, a partagé ses souvenirs avec les visiteurs. Une dégustation de produits de la mer est venue clore les activités.

En constatant la couverture médiatique de cette journée dans les différentes régions, il est clair que cette 1<sup>re</sup> édition fut un succès. Nous préparons déjà la journée de l'an prochain en souhaitant qu'encore plus de phares vont profiter de cette journée pour festoyer avec vous.

Nous espérons vous retrouver sur une station de phares le 13 juillet 2017 lors de la 2<sup>e</sup> édition de la Journée québécoise des phares!



## **Une dette morale envers les Gaspésiens**

(par : Jean Cloutier et Jean-Paul Salaün)

(Photos: Jean-Paul Salaün)

Le 22 juillet 1970, le plan général d'expropriation des terres pour la création du parc Forillon était déposé au Greffe du palais de justice de Percé. Le gouvernement du Québec devenait ainsi le propriétaire des terres, des installations et des propriétés qui s'y trouvaient. Au total, 325 familles étaient touchées et 1 800 propriétés ont été expropriées pour la création du parc national Forillon. En réalité, le mot « expropriées » n'est pas tout à fait exact... « Expulsés » serait plus représentatif de ce que les habitants ont vécu.

Au début des années 1960, l'économie du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie tournait au ralenti. Au même moment, Ottawa voulait étendre son réseau de parcs au Québec, ce qui correspondait aussi aux recommandations du rapport du bureau d'aménagement de l'est du Québec (BAEQ). Ce rapport commandé par le gouvernement provincial proposait de développer des infrastructures touristiques pour tenter de stimuler le milieu afin de garantir le développement socioéconomique de la région. Le côté moins intéressant de ce rapport de 600 pages était la fermeture en tout ou en partie de 26 villages. Les Gaspésiens de l'époque ont réagi assez fortement aux recommandations émises par un contingent de fonctionnaires sous la bannière libérale. Certains y ont perçu beaucoup d'espoir alors que pour d'autres, c'était une dépossession de valeurs ancestrales léguées par plusieurs générations. Les auteurs de ce fameux plan ont émis une multitude de souhaits, dont la création d'un parc national qui devait générer 3 000 emplois dans le secteur touristique. Ce discours touchait les Gaspésiens qui, à l'époque, étaient aux prises avec un problème d'exode de la jeunesse. Les chiffres du Bureau étaient très prometteurs et la population avait hâte de voir se concrétiser ce projet d'envergure.

En juin 1970, l'entente officielle entre Ottawa et Québec était signée pour la création du Parc. Un processus d'expropriation était enclenché pour tout le secteur de la pointe de l'extrême est de la Gaspésie comprenant de larges portions de villages dont ceux de Cap-aux-Os, de Penouille, de Rivière-au-Renard, de L'Anse-au-Griffon et de Cap-des-Rosiers. Le gouvernement du Québec s'était chargé de préparer le terrain afin qu'Ottawa puisse acquérir tous ces terrains et créer le parc à l'extrémité de la Gaspésie. C'est alors que le rêve se transforme en cauchemar pour ces résidents de la Gaspésie. « Dépossédés, volés, expulsés et traités injustement » pour décrire les transactions entre ces 325 familles et le gouvernement. Bon nombre d'entre eux recevaient entre 2 000 \$ et 5 000 \$ pour leur propriété, ce qui était très insuffisant, même à l'époque pour pouvoir déménager et se racheter une terre et une maison.

Après plus de quarante ans, les plaies de cette saga restent vives pour les familles des expropriés et leurs descendants. À l'époque, Ottawa promettait que la création du Parc se traduirait par l'afflux de 500 000 visiteurs par an dans la région et créerait ainsi 3 000 emplois directs et indirects. En 2014, nous étions encore loin de ces prédictions, car le parc Forillon a accueilli 123 000 visiteurs et on y comptait un total de 130 employés!

Aujourd'hui, les deux paliers de gouvernement ont une dette morale énorme envers la population de la Gaspésie pour avoir osé déraciner des dizaines de familles.

Aux portes de ce parc fédéral, le phare de Cap-des-Rosiers offre encore sa lumière aux navigateurs, aux pêcheurs et aux plaisanciers. Du haut de ses 34 mètres, cette tour impériale dotée d'un feu de premier ordre est la plus haute au Canada. Elle est un symbole identitaire non seulement pour les Capiens (gentilé des habitants de Cap-des-Rosiers) et pour les Gaspésiens, mais aussi pour tous les Québécois et les Canadiens.

Construit entre 1854 et 1858, ce phare constitue un amer important depuis plus de 160 ans. Il demeure une porte d'entrée impressionnante pour tout voyageur en provenance du golfe Saint-Laurent.

Lors de la création de Forillon, les gestionnaires n'ont pas jugé à propos d'inclure le phare dans le périmètre protégé du parc. Pourtant, son importance patrimoniale est reconnue par la plus haute instance du gouvernement fédéral en la matière : la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. En effet, le phare est classé lieu historique national depuis 1974. D'ailleurs, dans le procès-verbal de la réunion du Comité des bâtiments historiques et musées tenue les 23 et 24 avril 1974, la proposition de l'acquisition du phare est recommandée.



« 16. Phares : Le Comité formule la recommandation suivante :

3) *Le phare de Cap-des-Rosiers devrait être considéré comme ayant une importance architecturale et historique d'ordre national et l'on devrait songer à l'acquérir et à l'aménager de façon qu'il soit représentatif du réseau d'aides à la navigation du golfe Saint-Laurent; »*

De plus, cette recommandation a été entérinée dans le procès-verbal de la réunion de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada tenue le 18 mai 1974 :

« *La Commission accepte intégralement les recommandations suivantes du Comité [des bâtiments historiques et musées] : [...] 16. PHARES*

3) *Le phare de Cap-des-Rosiers devrait être considéré comme ayant une importance architecturale et historique d'ordre national et l'on devrait songer à l'acquérir et à l'aménager de façon qu'il soit représentatif du réseau d'aides à la navigation du golfe Saint-Laurent. »*

Une autre instance fédérale, le Bureau d'évaluation des édifices fédéraux (BEEF) octroie au phare la cote de 92 pour cent en 1994 et lui donne le statut de « classé ». En dépit de son importance patrimoniale reconnue grâce à ces deux classements et en dépit de son importance historique pour la sécurité et le développement du commerce sur la voie maritime du Saint-Laurent, ce phare, véritable icône canadienne sur le Golfe, est laissé à l'abandon par son responsable, le ministère des Pêches et Océans, au prétexte fallacieux qu'il est devenu excédentaire, même s'il est toujours actif.

En juillet 2013, Patrimoine Gaspésie a fait une demande à la ministre de l'Environnement du gouvernement alors au pouvoir pour que Parcs Canada acquière le phare. La réponse a été négative. Le site historique maritime du phare de Cap-des-Rosiers, le comité local qui s'occupe du phare, a réitéré cette demande en juin 2016. La réponse a également été négative. Pourtant, ce ne serait pas une première. De nombreux phares au pays sont gérés par Parcs Canada, comme le phare de Pointe-au-Père à Rimouski, qui, curieusement, dépend administrativement du parc Forillon. Dans sa réponse, la ministre écrit que « Parcs Canada reconnaît la valeur importante de ce phare pour la population canadienne et plus particulièrement pour la communauté de Cap-des-Rosiers, comme en témoigne d'ailleurs la désignation du site à titre de lieu historique national en 1974 ». Pourquoi le plus haut phare du pays, avec un classement patrimonial dûment reconnu par le gouvernement fédéral, serait-il privé de cette appartenance d'autant qu'il se trouve, lui, à l'entrée du parc Forillon? Et bien c'est parce que « Parcs Canada n'est pas pour le moment en mesure de se porter acquéreur de nouveaux lieux historiques nationaux. » Nous ne retiendrons donc de cette phrase que les mots « pour le moment ».



Dans le sillage de la loi S-215 sur la cession des phares, le phare de Cap-des-Rosiers risque d'être laissé pour compte. On peut comprendre qu'en 1976, lorsque Parcs Canada a choisi le phare de Pointe-au-Père, le gouvernement fédéral n'ait pas voulu s'engager à prendre celui de Cap-des-Rosiers alors que les cendres et la fumée de l'expulsion étaient à peine retombées. Mais les temps ont changé, peut-être serait-il temps de donner suite aux recommandations de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada? Le village de Cap-des-Rosiers a été sévèrement éprouvé par la mise en place du parc Forillon, ce ne serait donc qu'un juste retour des choses que Parcs Canada prenne à sa charge cet important ouvrage d'art qui fait la fierté de la Pointe.

Pour en savoir plus sur l'expropriation de Forillon : consultez *L'expropriation du territoire de Forillon : Les décisions politiques au détriment des citoyens* par Aryane Babin, Presses de l'Université Laval, 2015.

## **Travaux majeurs au phare de Pointe-au-Père**

(par : Jean Cloutier)

Le phare de Pointe-au-Père est l'un des plus hauts phares du pays avec ses 33 mètres de hauteur. Construit en 1909, ce phare emblématique est réputé pour son élégante tour, sa structure élancée et ses huit vertigineux contreforts à arcs-boutants. Parcs Canada a d'ailleurs entrepris cet automne, grâce à un investissement de 1,8 M\$, des travaux de réfection afin de remettre en bon état les bâtiments de la station.

Repère visuel et source de fierté pour les gens de la région, le phare de Pointe-au-Père témoigne aujourd'hui de l'importance cruciale de cette station dans l'histoire maritime canadienne. Au début de l'automne, Parcs Canada a entrepris des travaux de réfection au lieu historique national du Canada du Phare-de-Pointe-au-Père. Les bâtiments visés sont : le phare, la maison du gardien, la maison de l'ingénieur et le hangar de la corne de brume. Les travaux se poursuivront jusqu'à la fin de l'automne 2016 et reprendront au printemps 2017 en ayant comme objectif de minimiser les impacts sur l'expérience des visiteurs en haute saison touristique.



Le phare de Pointe-au-Père a tenu un rôle majeur dans le développement de la région, offrant à la fois des services reliés à la navigation et au pilotage. Ces rénovations visent non seulement à assurer la pérennité des installations, mais également à permettre aux visiteurs et à la population de Rimouski de continuer de profiter de ce lieu de grande valeur dans les années à venir, et ce, tout en stimulant l'économie locale et en contribuant à la croissance du secteur touristique. Parcs Canada investit une somme record de 3 milliards de dollars sur cinq ans afin de soutenir les travaux d'infrastructures dans les installations patrimoniales, celles destinées aux visiteurs ainsi que dans les voies navigables et les routes situées dans les lieux historiques nationaux, les parcs nationaux et les aires marines nationales de conservation d'un bout à l'autre du Canada.

Le phare est ceinturé d'échafaudages et depuis septembre, l'entrepreneur a procédé au remplacement des fenêtres et de la coupole, à la préparation et à la peinture des murs, des dalles de plancher, du tambour et de la coupole intérieure et extérieure ainsi que de l'escalier et du garde-corps intérieur, à l'enlèvement et à application d'enduit sur les faces extérieures de béton, à la réparation du béton, à la démolition du revêtement de béton de la galerie inférieure et à l'application d'une membrane d'étanchéité sur la galerie inférieure. La réfection du système de drainage et des modifications au système électrique et de ventilation faisaient également partie des travaux avant l'hiver.

La maison du gardien a aussi eu droit à une petite mise à niveau avant la saison froide. Le remplacement des corniches et des soffites, la préparation et la peinture des revêtements extérieurs, la réparation et l'emplacement des fenêtres et des portes en plus de la réparation, la préparation et la peinture des garde-corps de la terrasse n'étaient pas du luxe pour cette vieille demeure de gardien. Les travaux se poursuivront

au printemps 2017 en incluant des réparations à la maison de l'assistant-gardien. Nous devrions ainsi avoir une station de phare fraîchement rénovée pour souligner le 150<sup>e</sup> de la Confédération en 2017.

## Pourquoi Pointe-au-Père ?

(par : Jean Cloutier)

C'est en avril 1973 que la Commission des lieux et monuments historiques du Canada mentionne pour la première fois son intention de proposer la station d'aide à la navigation de Pointe-au-Père et son phare au titre de Lieu historique national du Canada. La Commission désire alors commémorer l'histoire des stations d'aide à la navigation en citant « leur élément le plus représentatif soit les phares ».

En 1977, Parcs Canada, alors sous l'égide du ministère des Affaires indiennes et du Nord du Canada, devient propriétaire du phare de Pointe-au-Père. Le phare obtient une autre reconnaissance officielle le 20 septembre 1990 lorsqu'il est « classé » édifice fédéral du patrimoine par le Bureau d'examen des édifices fédéraux du patrimoine (BEÉFP).

Étrangement, le phare de Pointe-au-Père n'a pas été le seul à être désigné « **Lieu historique national du Canada** »! En 1975, trois phares du Saint-Laurent ont été désignés par Parcs Canada comme monuments historiques soit : Cap-des-Rosiers, l'Île Verte et Pointe-au-Père. Une cérémonie officielle de désignation s'est tenue à l'Île Verte, le 25 juillet 1976 et des plaques commémoratives semblables ont été apposées à chacune de ces trois stations de phares.

Aujourd'hui, le phare de l'Île Verte (1809) est le deuxième plus vieux phare toujours en fonction au Canada, après celui de Sambro en Nouvelle-Écosse (1758), il est aussi le troisième plus vieux phare encore existant au Canada après ceux de Sambro (1758) et de Gibraltar Point en Ontario (1808), ce dernier ayant été déménagé de son site d'origine et n'étant plus en fonction depuis 1958.

Sur la pointe de la Gaspésie, le plus haut phare canadien, celui de Cap-des-Rosiers est également doublement classé par la juridiction fédérale. Il a été reconnu formellement Lieu historique national du Canada le 11 juin 1973, pour les motifs suivants :

*il faisait partie d'une série de hauts phares effilés construits par le ministère des Travaux publics dans le golfe du Saint-Laurent et sur les rives du lac Huron et est ainsi un excellent exemple des premiers phares en pierre de style « tour impériale ».*



De plus, il est le plus haut phare au Canada (34,1 mètres, soit 112 pieds). Par la suite, le 31 mars 1994, il a été classé par le Bureau d'évaluation des édifices fédéraux, obtenant la haute cote de 92 % signifiant le degré d'importance accordée à ce phare.



Phare du Cap-des-Rosiers. (Photo : Patrick Matte)

Une question légitime que nous pouvons nous poser est : Pourquoi en 1977, Parcs Canada a-t-il pris seulement possession du phare de Pointe-au-Père ? Les deux autres phares aussi reconnus Lieux historiques du Canada sont pourtant plus vieux et aussi importants dans le développement de la navigation sur le Saint-Laurent. Lorsque le phare de béton a été construit à Pointe-au-Père en 1909, celui de l'île Verte avait déjà 100 ans! Et nous pouvons supposer qu'il avait joué son rôle d'aide à la navigation étant donné que le commerce maritime était encore en progression. Depuis 1977, le phare de Pointe-au-Père a bénéficié de travaux d'entretien sans oublier d'un budget de fonctionnement touristique alors que les deux autres phares possédant les mêmes titres de noblesse ont été laissés pour compte.

Aujourd'hui, Parcs Canada investit 1,8 million dans le site du phare de Pointe-au-Père. Quand verra-t-on des investissements majeurs au phare de l'île Verte et Cap-des-Rosiers avant qu'il ne soit trop tard ?

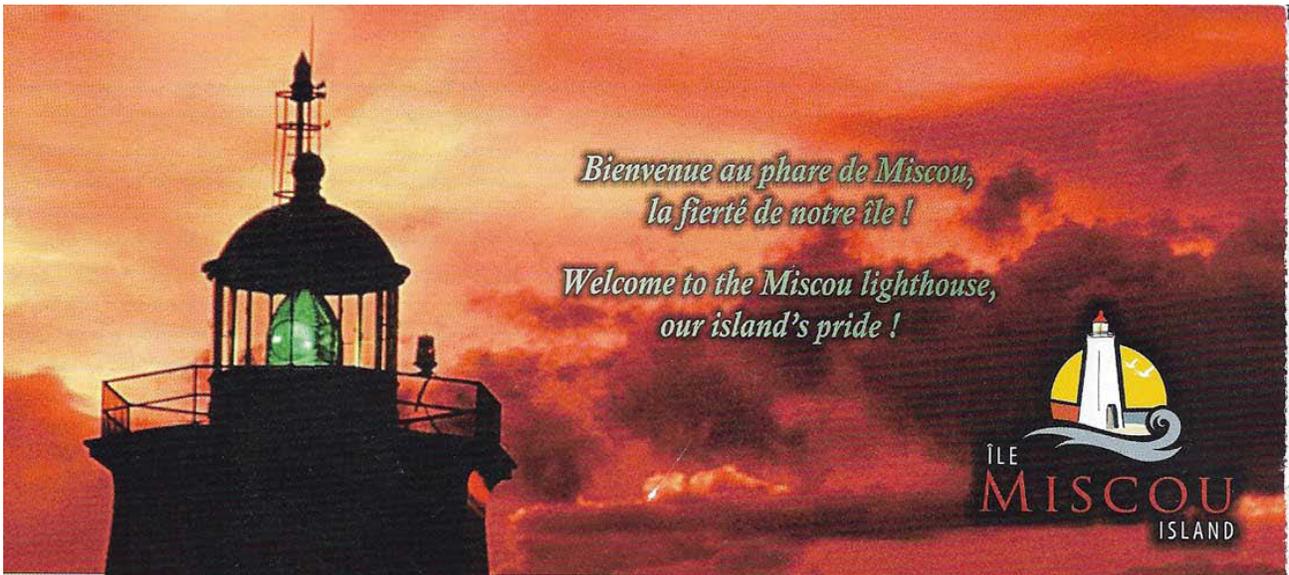
## CHRONIQUE : FEMMES ET PHARES

(par Lise Cyr)

Dans le Bulletin des amis des phares, édition no 22, nous avons commencé une série d'articles destinés à rendre hommage aux femmes impliquées dans la sauvegarde et la mise en valeur des phares.

Depuis plus de 20 ans, on retrouve un grand nombre de ces femmes dévouées et persévérantes dans la commémoration et la mise en valeur des phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent. Elles assurent une bonne part de la pérennité des phares. Loin de désavouer le travail des hommes impliqués dans la conservation des phares, cette chronique vise à faire ressortir le travail important de ces femmes d'exception.

L'équipe de production du Bulletin des Amis des phares convie les femmes à faire entendre leur voix et à présenter des articles sur leur implication dans la sauvegarde et la mise en valeur des phares. Au fil des prochains numéros, le Bulletin présentera différentes facettes du rôle important des femmes dans l'histoire des phares, au passé et au présent.



### **Sandra Le Couteur et la renaissance du phare de Miscou par les arts**

Important phare de jalonnement des côtes, il marque l'entrée sud de la baie des Chaleurs. Implanté en 1856, sur la pointe Birch, il arbore une tour de forme octogonale s'élevant à 23 mètres (76 pieds) au-dessus du niveau de la mer. Deux énormes poutres en pin équarries à la hache forment les colonnes d'angle. Il a été reconnu lieu historique national en 1974 et édifice fédéral en 1991. Vers 1988, le phare a été fermé pour décontamination et consacré lieu du patrimoine provincial par le gouvernement du

Nouveau-Brunswick en 2000. En plus du phare, on retrouve un bâtiment de corne de brume datant du milieu du 20<sup>e</sup> siècle, un restaurant et une boutique souvenir. Il est toujours en fonction en 2016.

Sandra le Couteur est la marraine-fée qui a inculqué une nouvelle aura de lumière au phare de Miscou. Fille de pêcheur et native de Miscou, elle a grandi aux abords de la Baie des Chaleurs, du côté du Nouveau-Brunswick. Son phare est situé en ligne droite à quelque 35 kilomètres de Percé et du phare de Cap-d'Espoir.

Sandra est chanteuse interprète, poète, femme de théâtre et de spectacle. Voyant le déclin irrémédiable du phare, elle a proposé d'y tenir des spectacles lors du congrès mondial acadien tenu en 2009 sur la péninsule acadienne. Elle a invité de nombreux artistes dont des Québécois comme Gilles Bélanger et Pierre Flynn. Elle a proposé de tenir 10 spectacles dans le phare. Cette initiative a connu beaucoup de succès et elle a proposé de récidiver. Depuis cette date, le premier étage du phare se transforme régulièrement en salle de spectacle d'une capacité de 75 places. En plus des récitals de musique, on y tient aussi des soirées de poésie et de théâtre. Lors des spectacles, le deuxième étage sert alors de loge aux artistes.



Le phare de Miscou, (Photo : Lise Cyr)

Ce projet a été une véritable renaissance pour le phare. Sa vocation culturelle lui a donné le souffle nécessaire pour attirer et fidéliser une clientèle, autant touristique que locale.

Conscient de la valeur patrimoniale et touristique du phare, le gouvernement du Nouveau-Brunswick l'a acheté. Le phare est devenu une image, une icône importante pour tout le secteur de la pointe de la péninsule acadienne. Le phare est géré par le comité de développement touristique de Miscou. Une série d'événements et d'activités viennent compléter la programmation : déjeuner sur l'herbe, soirée VIP avec des artistes et dégustation d'huîtres et de sushis, soirée d'Halloween avec salles d'horreur réparties sur les cinq étages du phare.

Une exposition historique, également répartie sur les cinq étages, raconte l'histoire du phare et de la région de Miscou.

Depuis deux ans, une véritable campagne promotionnelle a vu le jour. Sous le thème *Voir Miscou et mourir*, le site connaît un achalandage important. C'est devenu une destination pour les voyages organisés. En plus du phare, une boutique souvenir et un excellent restaurant permettent aux visiteurs de prolonger leur séjour dans le secteur du phare.



Pochette du dernier CD de Sandra

### ***Le chant du phare***

Dans le sillage du succès de la renaissance du phare de Miscou, le jeune cinéaste Julien Cadieux a rencontré Sandra afin de comprendre quelles sont les problématiques relatives à la situation des phares. En plus de présenter le phare de Miscou, ils sont partis à la découverte des phares d'autres provinces canadiennes. Le film *Le chant du phare* est un plaidoyer sur la situation des phares, autant au Nouveau-Brunswick, qu'à Terre-Neuve qu'au Québec. Le film est très éloquent et a servi la cause revendicatrice de la survie de nos phares.

En plus de donner la parole à plusieurs de nos gestionnaires de phares, il a permis de mettre en valeur le travail accompli sur plusieurs stations du Québec : Île Verte, Cap-au-Saumon, La Martre, Rocher-aux-Oiseaux, Haut-Fond Prince, Mitis, Île Rouge.

Ce film nous transporte au cœur de notre histoire maritime où les phares occupent une place de choix illustrant un pan négligé d'un patrimoine bâti qui risque de perdre ses lettres de noblesse.

## Au temps des bateaux-phares sur le Saint-Laurent

(par : Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest)

Aujourd'hui, les centaines de bouées qui délimitent les chenaux de notre grand fleuve peuvent être perçues comme de petits phares flottants. Elles se composent d'une simple lumière automatique qui surplombe un flotteur de métal qui lui, est fixé au fond marin par une chaîne et une ancre. Limité aux mouvements des courants de marée, cet amer flottant reste sur le même emplacement pendant toute la saison de navigation et sa position précise est indiquée sur les cartes marines pour le plus grand bénéfice des navigateurs.

Mais ces bouées lumineuses n'ont pas toujours profité de cette technologie de lumières DEL alimentée par des petits panneaux solaires. Plongez dans votre imaginaire et reportez-vous dans le temps, disons une centaine d'années en arrière ou un peu plus. Vous voilà capitaine... d'un bateau-phare! En ce printemps qui ranime tous les marins et réveille les navires endormis, vous tenez entre les mains un télégramme provenant du ministère de la Marine et des Pêcheries. Le contenu se veut direct, sans détour et il se lit comme suit :

*Québec, 13 avril 1934*

*Vaisseau-phare « White Island No 5 »*

*Kamouraska*

*Monsieur,*

*Veillez s'il vous plaît monter à Québec avec votre équipage en temps voulu pour commencer dès mardi matin, le 17 courant, à bord de votre vaisseau-phare « White Island No 5 »*

*Votre dévoué*

*F.V. Moffet*

*Surintendant des phares »*

Au début du mois d'avril, tous les capitaines de bateaux-phares recevaient un avis similaire les invitant à joindre leur navire. Nos phares flottants avaient hiverné à différents endroits selon les époques, principalement dans le bassin Louise à Québec, amarrés les uns aux autres parmi une flotte endormie de caboteurs et autres navires de tous genres. Les équipes de mécaniciens se présentaient généralement à bord une semaine avant le reste de l'équipage. Une fois la machinerie et les auxiliaires en ordre, les bateaux étaient transférés à l'aide d'un remorqueur aux quais de charbonnage pour emplir les soutes à charbon communément appelé « bunkers ». On chargeait de 60 à 100 tonnes de ce combustible en vrac selon la quantité restante de l'année précédente.

Le capitaine devait de son côté vérifier les quantités d'eau douce embarquées et s'assurer que les vivres qu'il avait commandées chez divers fournisseurs lui soient livrées en temps requis. Les préposés de l'agence de Québec lui faisaient aussi parvenir les autres fournitures dont les marins allaient avoir besoin pour la saison de navigation. Toutefois, la date du départ de la flotte de phares flottants vers leurs stations de mouillage respectives dépendait d'un facteur naturel. Toute cette logistique des préparatifs printaniers était étroitement orchestrée avec le suivi de l'état des glaces et la quasi-disparition de celles-ci sur le Saint-Laurent.

Et c'était parti pour une autre saison de navigation! Que dis-je... une saison sur place à ne pas avancer et à se faire brasser et malmener au bout d'une chaîne d'ancre. Car ces bateaux n'avaient qu'une seule destination : leurs stations de mouillage respectives!

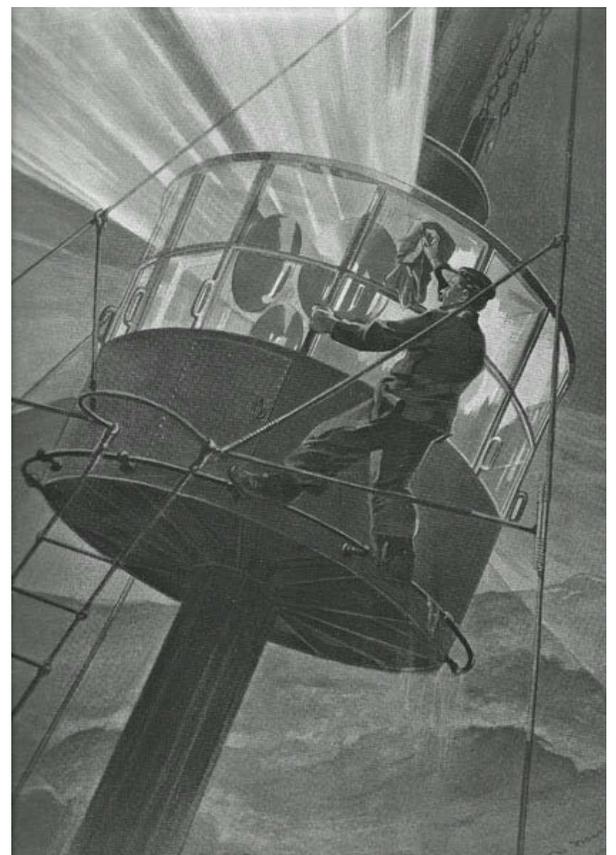


Deux bateaux-phares se faisant remorquer vers leurs stations de mouillage. Photo : ANC

Un bateau-phare n'était rien de plus qu'une immense bouée mouillée près d'un écueil ou un haut-fond, doté d'un système lumineux et d'un appareil sonore, hébergeant un modeste équipage qui allait nuit après nuit, allumer, entretenir et nettoyer le système lumineux. Ancrés dès le milieu d'avril jusqu'au passage du dernier océanique en partance de Québec vers l'Europe au début de décembre, la vie à bord n'était pas de tout repos. Les hommes consacraient la majeure partie de leur labeur quotidien à l'entretien du navire et de ses composantes si caractéristiques. Prisonniers sur ces phares flottants, ils connaissaient les assauts d'un soleil de plomb comme ceux des mers furieuses à en briser les chaînes de leurs ancrages. Une fois les tâches usuelles terminées, ils devaient lutter contre l'ennui et certains, doués de talents pour la sculpture ou l'artisanat ont laissé à leurs descendants de merveilleux objets d'art.

L'évolution des sources lumineuses sur ces navires a progressé au rythme de celui des phares terrestres, passant d'un regroupement de lampes à l'huile munies d'un réflecteur, nommé système catoptrique, à l'amélioration du rayonnement de la lumière grâce aux lentilles à échelons d'Augustin-Jean Fresnel et à l'adoption du système dioptrique, constitué d'une seule source lumineuse installée au centre d'une lentille de forme cylindrique à laquelle on a ajouté des prismes. Évidemment, en l'absence d'appareils électroniques, les nombreux jours de brume sur nos eaux froides rendaient le contact visuel avec les amers flottants impossible. Lorsque ce rideau opaque s'abattait sur eux, les équipages vivaient dans la crainte de se faire aborder, ce qui arriva malheureusement à maintes reprises, le drame atteignant son paroxysme avec le naufrage du TRAVERSE LIGHTSHIP, sans perte de vie, heureusement.

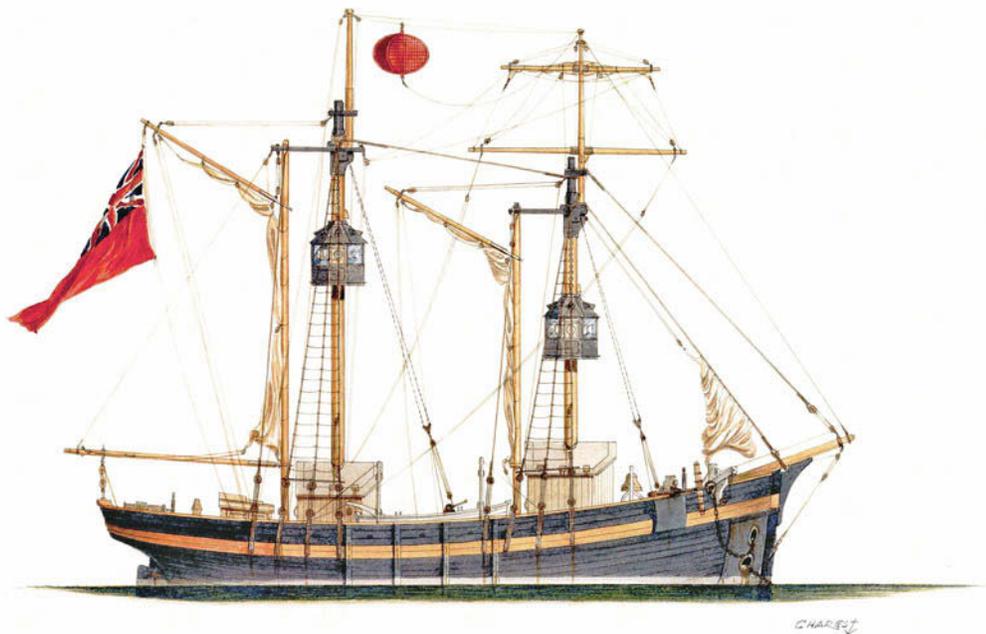
Nettoyage de la lanterne par un marin. Système lumineux étant des réflecteurs. (Coll: J. Cloutier)



Peu à peu, les systèmes sonores de faible portée comme le gong et la cloche de brume firent place au sifflet à vapeur et enfin, au diaphone. Puis, les progrès technologiques ont donné naissance à la cloche sous-marine, détectable par un appareil de réception qu'on retrouvait davantage sur les navires passagers des grandes compagnies maritimes qui fréquentaient notre fleuve. Elle sera suivie du radiophare, du radiogoniomètre et de la radiobalise.

L'épopée des phares flottants se termina au printemps 1964 lorsque des gardiens se sont présentés sur une massive structure rouge à l'embouchure du Saguenay, affectueusement appelée « la toupie ». L'allumage de ce pilier-phare a mis un terme à 133 années de règne de nos bateaux-phares sur le Saint-Laurent.

Tout avait débuté en 1829 lorsque le capitaine de vaisseau Henry Worsley Bayfield, officier de la Marine royale du Service hydrographique de Québec, remit à la Législature du Bas-Canada un rapport préconisant la mise en place d'un bateau-phare dans le chenal sud, voie privilégiée de navigation à cette époque, dans le secteur de la Traverse, en face de Saint-Roch-des-Aulnaies. Les administrateurs de la Maison de la Trinité de Québec profitèrent de l'expertise de Trinity House de Londres pour adapter les spécifications techniques des bateaux-phares anglais aux besoins particuliers du Saint-Laurent. Construit sur les rives de la rivière Saint-Charles à Québec, le BRILLIANT fut lancé le 20 avril 1830. Il devint le premier d'une longue série de bateaux-phares qui mouillèrent entre Saint-Roch et la pointe est de l'île d'Anticosti. Quatorze ans plutôt, en 1816, un événement semblable s'était produit en amont de Québec avec la mise en service sur le lac Saint-Pierre du tout premier bateau-phare en Amérique du Nord.



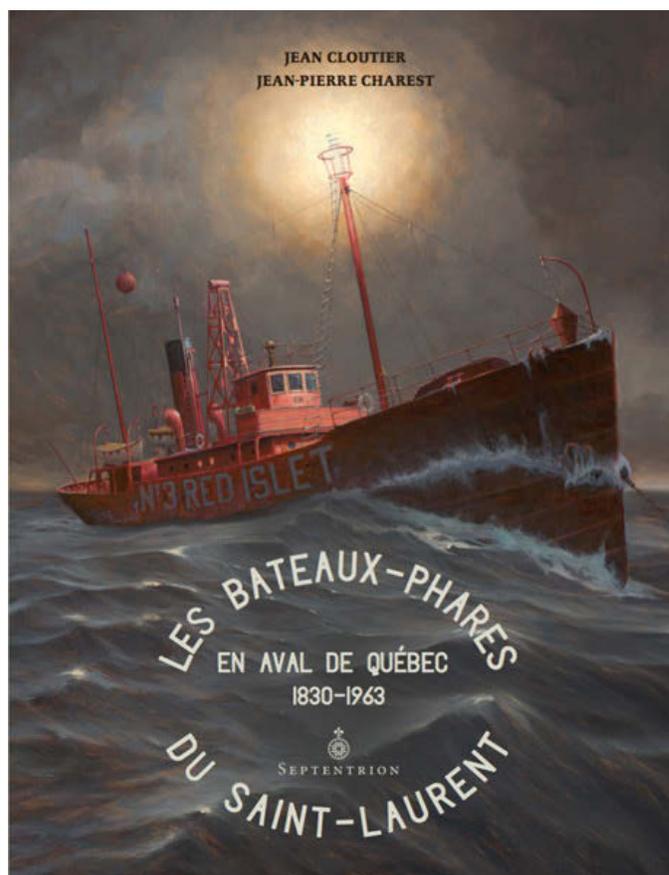
Le BRILLIANT, premier bateau-feu dans la Traverse St-Roch. (Aquarelle : Jean-Pierre Charest )

Notre histoire maritime se montrait plutôt discrète sur ces bateaux qui s'ancrent à proximité de certains pièges mortels pour la navigation. C'est à peine si nous pouvions retracer dans nos bouquins quelques notes sur leur existence. Bien sûr, nous avons toujours sous les yeux les majestueux phares si appréciés des marins qui font désormais partie de notre patrimoine, en particulier grâce à des gens passionnés qui n'ont que pour seule fortune l'ardent désir d'assurer leur pérennité. Hélas, contrairement à plusieurs nations maritimes, nous n'avons pas su sauvegarder un seul de ces bateaux illuminés. En l'absence d'un de ces acteurs, ils se sont rapidement retrouvés dans l'oubli. Nous avons un devoir de mémoire envers ces « marins de l'immobile » qui consacrèrent leurs vies à assurer celles de leurs semblables qui avaient la chance de laisser derrière eux un sillage.

Vous aimeriez en savoir plus sur l'histoire de ces marins stationnaires? Heureusement pour vous, deux passionnés du patrimoine maritime du Québec, le capitaine Jean Cloutier, pilote du Bas-Saint-Laurent, et Jean-Pierre Charest, consultant maritime, nous présentent le résultat de six années de recherche sur les bateaux-phares qui mouillèrent dans nos eaux en aval de Québec : un livre fort bien documenté, sans être trop technique, enrichi par des extraits d'entrevues imagées avec des gens qui vécurent « sur la *lightship* », et parsemé de centaines de photographies, de dessins et d'aquarelles.

Intitulé : ***Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec, 1830-1963***, ce livre unique est publié chez Septentrion, une maison spécialisée dans l'histoire du Québec. Il est disponible en librairie depuis le 18 octobre 2016 en version papier et en version électronique. Également disponible en édition de luxe avec une reliure caisse et un fini en cuir, tiré à 100 exemplaires seulement tous numérotés et dédiés.

De plus, vous pouvez rencontrer les auteurs dans les différents salons du livre 2016-2017. Ils étaient au Salon du Livre de Rimouski et au Salon du livre de Montréal et seront à ceux de Trois-Rivières, de Québec et pour terminer à la fin septembre avec le Salon du livre du Saguenay/ Lac-Saint-Jean.



## Tables des marées et des courants 2017 pour le fleuve Saint-Laurent et le fjord du Saguenay

(Par : Jean Cloutier)

Le service hydrographique du Canada utilise des phares depuis 2009 pour illustrer les pages couvertures des tables des marées. Ces documents officiels, produits par le Service hydrographique canadien, bien connu des marins, se retrouvent sur tous les navires. Habituellement, le sujet sélectionné correspond à l'anniversaire de la construction d'un phare ou d'un autre événement. Il fallait donc une illustration spéciale pour la page couverture de l'année qui vient, car 2017 marquera le 150<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération canadienne.

Moins d'un an après la création de la Confédération canadienne le premier juillet 1867, le ministère de la Marine et des Pêcheries voit le jour et améliore substantiellement le réseau des aides à la navigation en érigeant des phares d'un bout à l'autre du pays. Cependant, l'idée d'ajouter des bateaux-phares revient à l'organisation primaire, la Maison de la Trinité de Québec, qui fit part en juillet 1867 des changements envisagés pour la région de l'île Rouge. C'est ainsi que le bateau-phare RED ISLAND LIGHT SHIP fit son apparition sur nos eaux.

Le RED ISLAND LIGHT SHIP arborera le livre des marées de 2017 et un texte explicatif se retrouvera dans les premières pages. Un gros merci à M. Robert Dorais de l'Institut Maurice-Lamontagne (IML) qui a proposé cette année de mettre en évidence nos bateaux-phares, type d'aide à la navigation, qui sont aujourd'hui disparus de nos eaux.

Le bateau-phare de l'île Rouge. Une nouvelle saison s'annonce pour le RED ISLAND LIGHT SHIP qui quittera sous peu le chantier maritime Geo. T. Davie de Lévis. Circa 1895.

Service des archives privées de la Ville de Lévis, cote P3-S1-P33.

Source : Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest, « *Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec, 1830-1963* », Les éditions du Septentrion, 2016, ISBN (papier) 978-2-89448-862-1 et ISBN PDF 978-2-89664-981-5



## LA SENTINELLE

(par : Jean Cloutier)

Vous aimez les phares... et vous aimez la bière ? Alors il faut joindre le plaisir à l'agréable! En juin dernier, la brasserie « Dieu du Ciel » (Saint-Jérôme) a décidé de remplacer la bière blonde de sa gamme régulière, La Païenne, par une Kölsch, La Sentinelle. Ce type de bière blonde élaboré dans la région de Cologne, en Allemagne, est fait pour être léger et rafraîchissant. C'est exactement ce qu'on trouve ici avec un nez surtout malté dans lequel on décèle à peine le houblon. Au goût, c'est également la céréale qui domine, même s'il y a une petite amertume en finale. Il s'agit donc d'une bière très accessible. Si vous craignez les bières allemandes au blé, ne vous laissez pas tromper par les ingrédients de La Sentinelle, car celle-ci contient peu de blé et n'a pas l'acidité souvent inhérente aux Hefeweizen à 5,1 % d'alcool.

Mais ce qu'il y a d'intéressant dans cette bière, c'est son étiquette arborant le pilier-phare du Haut-Fond Prince à l'embouchure du Saguenay. Le pilier-phare est le dernier phare à avoir été érigé sur le Saint-Laurent et aussi le dernier phare à avoir été automatisé.



### La page Facebook de la route des phares

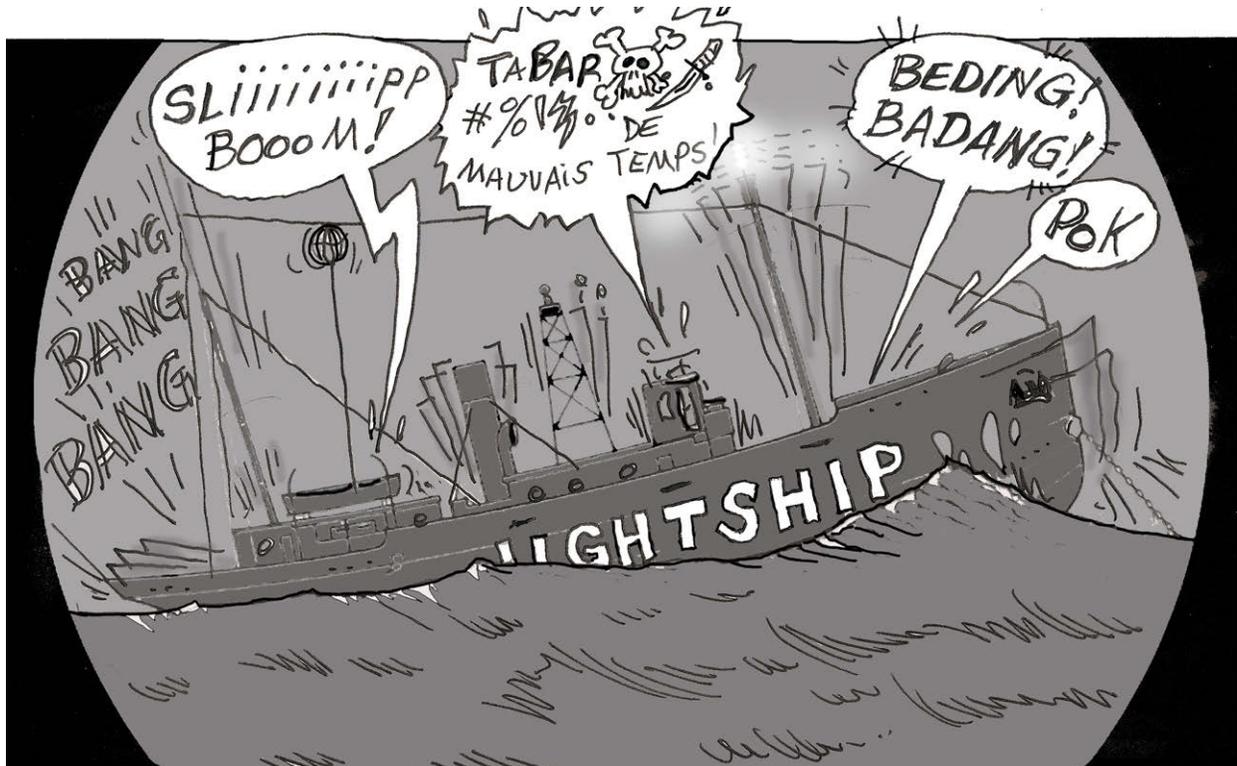
Entre chacun de nos *Bulletins des Amis des phares*, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook pour y trouver des informations, des liens, nos capsules historiques et plus encore. Avec votre adhésion à cette page, nous devrions bientôt atteindre les 2 000 « J'aime ».

<https://www.facebook.com/routedesphares>

## OZÉNIPHARE DELISLE

(par : Jean Cloutier)

Le gardien qui garde et regarde... OZÉNIPHARE DELISLE, le gardien du phare de l'île, est de retour avec ses judicieuses réflexions!



**Au nom de tous les gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent, le comité du Bulletin désire vous souhaiter de Joyeuses Fêtes!**

**Avis à la navigation**

Secteur : Fleuve Saint-Laurent

Changement aux caractéristiques du feu du bateau-phare pour toute la période des fêtes, un feu multicolore de forme conique avec feux à éclats sera ajouté au sommet du mât arrière. Le nouveau signal sonore de brume (et de neige) émis sera comme suit :

**HO, 2 sec. HO, 2 sec, HO, 10 sec.**

Cet avis prendra fin le premier janvier 2017



Si vous avez des commentaires, des suggestions, des témoignages, des corrections, des ajouts, des textes ou des photos qui sont appropriés pour la prochaine parution, veuillez les transmettre à : *Jean Cloutier*

Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à l'adresse suivante : [corporation@routedesphares.qc.ca](mailto:corporation@routedesphares.qc.ca)

**Comité du Bulletin des Amis des phares :**

Jean Cloutier

Marie-Christine Payette

Lise Cyr

Patrick Matte