

LE



BULLETIN

DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO 24

PRINTEMPS 2017



En page couverture

Le phare de Pointe-à-la-Renommée célèbre en 2017 un quadruple anniversaire. La première structure en bois allumée en 1880 fut remplacée en 1907 (**110 ans**) par un phare de fonte segmentaire, préfabriquée et boulonnée éteint deux ans plus tôt, en 1977 (**40 ans**). La Garde côtière canadienne démonte ce phare en pièces et le reconstruit à Québec près de la base de la Garde côtière. Malgré les dénonciations de la population quant au déménagement du phare vers Québec, rien ne bouge jusqu'au jour où le Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau entame des actions concrètes et 1992 (**25 ans**). Finalement, le phare voyageur est rapatrié sur son site d'origine en 1997 (**20 ans**). (Photo : Patrick Matte)

Le retour du phare de Pointe-à-la-Renommée Sus au déracinement !

(Par Jean-Marie Fallu)

Par leur seule détermination, un groupe de Gaspésiennes ont prouvé que la technocratie la plus entêtée ne saurait venir à bout de l'identité de leur communauté. Dans un combat à la David contre Goliath, elles ont forcé le destin et la réappropriation de leur patrimoine : un phare comme un flambeau pour l'avenir.



Fête des retrouvailles. Le phare de Pointe-à-la-Renommée reprend vie sur son site d'origine.
Photo : collection CLD de L'Anse-à-Valleau.

L'Anse-à-Valleau, 3 novembre 1997, le village est en liesse. Et pour cause ! Les gens assistent au retour de leur phare. Après 20 ans d'exil forcé en ville, livré en sections démontées sur des fardiers, il se dirige, entre chien et loup, vers son lieu d'origine : Pointe-à-la-Renommée. La fierté est palpable dans le milieu. Cette communauté éprouvée se réapproprie une part de son identité perdue. La presse rivalise d'audace dans le choix de ses manchettes : « La loi du plus phare », « Le retour du phare prodigue », « Le retour du phare ouest », etc.

L'installation a été déplacée tellement de fois qu'elle mériterait, de l'avis de certains, le record du phare qui a le plus voyagé au monde : installé à Pointe-à-la-Renommée en 1907, déménagé à Québec en 1977 et enfin replacé sur son site d'origine en 1997.



Remontage du phare, novembre 1997.
Photo : collection CLD de L'Anse-à-Valleau.



En plein milieu urbain à Québec, un phare qui semble avoir le mal du pays. Photo : Marianne Côté, coll : CLD de L'Anse-à-Valleau.

L'issue de cette aventure est le résultat du combat de femmes énergiques, les membres du Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau. L'âme dirigeante de ce comité, Blandine Poirier, a su s'entourer de femmes dotées d'une force de caractère et de conviction peu commune : Marianne Côté, Anne-Marie Curadeau, Priscillia Poirier et Dannie Tapp. Le rapatriement du phare met fin à une lutte de cinq ans menée contre les autorités de la Garde côtière canadienne, mais aussi contre l'incrédulité de certains qui croyaient ce combat perdu d'avance. Ayant connu, coup sur coup, la disparition de leur

phare et la fermeture de leur usine de pêche, ce groupe de Gaspésiennes décide de passer à l'action. Pour elles, leur localité n'a d'avenir que dans le tourisme culturel et seul le retour du phare peut redonner vie à l'économie locale et ranimer la fierté de la communauté.

La renommée d'une pointe

Pointe-à-la-Renommée, qui surplombe la mer à l'entrée du fleuve Saint-Laurent, compte parmi les plus beaux paysages maritimes du Québec. « Les mots ne suffisent pas pour décrire la sérénité et le calme majestueux de ce site et du paysage environnant », écrivent Pierre Rastoul et Alain Ross, dans *La Gaspésie, de Grosses Roches à Gaspé* (Beauchemin et Éditeur officiel du Québec, 1978).

Située à 50 kilomètres de Gaspé et à quelques kilomètres à l'ouest de L'Anse-à-Valleau, Pointe-à-la-Renommée voisine une vallée qui longe la côte vers l'ouest sur une longueur de 16 kilomètres séparant L'Anse-à-Valleau à l'est de l'ancienne seigneurie de Grand Étang à l'ouest. On y accède par le portage Saint-Héliér, du nom de la capitale de l'île Jersey, ville natale du dernier seigneur Georges Godfray.

L'énigme de Fame Point

Un des mythes ayant trait à la toponymie gaspésienne concerne le nom Pointe-à-la-Renommée. Deux interprétations issues de la tradition orale expliquent l'origine du toponyme. Une première identifie le nom de la pointe à un vaisseau rochelais, La Renommée, qui échoue à l'île d'Anticosti en 1736. La seconde fait référence à des naufragés qui y auraient connu suffisamment la faim pour que l'endroit soit désigné Pointe à la Faim, que les Britanniques auraient malhablement traduit par Fame Point. Les Gaspésiens francophones de l'endroit auraient à leur tour retraduit le mot Fame par Renommée, d'où le nom définitif de Pointe-à-la-Renommée.

Or, aucune carte, aucun document ne fait mention du nom Pointe à la Faim. Par ailleurs, si on se base sur l'étude des cartes, la graphie Fame Point est bel et bien antérieure à la construction du phare et à l'apparition du nom Pointe-à-la-Renommée. Le nom « Fame Pt. » apparaît pour la première fois sur une carte du géographe écossais, Alexander Keith Johnston, en 1861. Mais, d'où peut venir le nom « Fame » ? Au XIX^e siècle, plusieurs navires britanniques portant le nom de Fame ont transporté des immigrants de l'Irlande à Halifax et à Québec. Toutefois, aucune preuve ne permet de croire qu'un navire de ce nom ait pu faire naufrage dans le secteur de Pointe-à-la-Renommée ou qu'il ait pu avoir un lien quelconque avec ce lieu. En définitive, la Pointe-à-la-Renommée serait une francisation du nom d'origine Fame Point.

Pratiquement coupée du monde, Pointe-à-la-Renommée n'est accessible, jusqu'en 1925, que par la mer. Dans le journal *La Presse*, en février 1923, Timothée Auclair,

postier sur la côte vers 1860, souligne les rigueurs du climat et les dangers qui frappaient ceux qui osaient s'y aventurer en hiver : « [...] plusieurs périrent sur la côte de Gaspé en hiver. On en voyait revenir très peu. Le printemps, à la fonte des neiges, on trouvait leurs cadavres gelés tout le long de la côte, surtout entre Grand Étang et L'Anse-à-Valleau. Épuisés par une marche fatigante dans la neige dans laquelle ils enfonçaient jusqu'aux genoux, ils tombaient pour ne plus se relever. Les gens étaient cependant très hospitaliers pour eux. » (reproduit dans *Revue d'histoire de la Gaspésie*, vol.I, n° 4, octobre-décembre 1963, p.178).

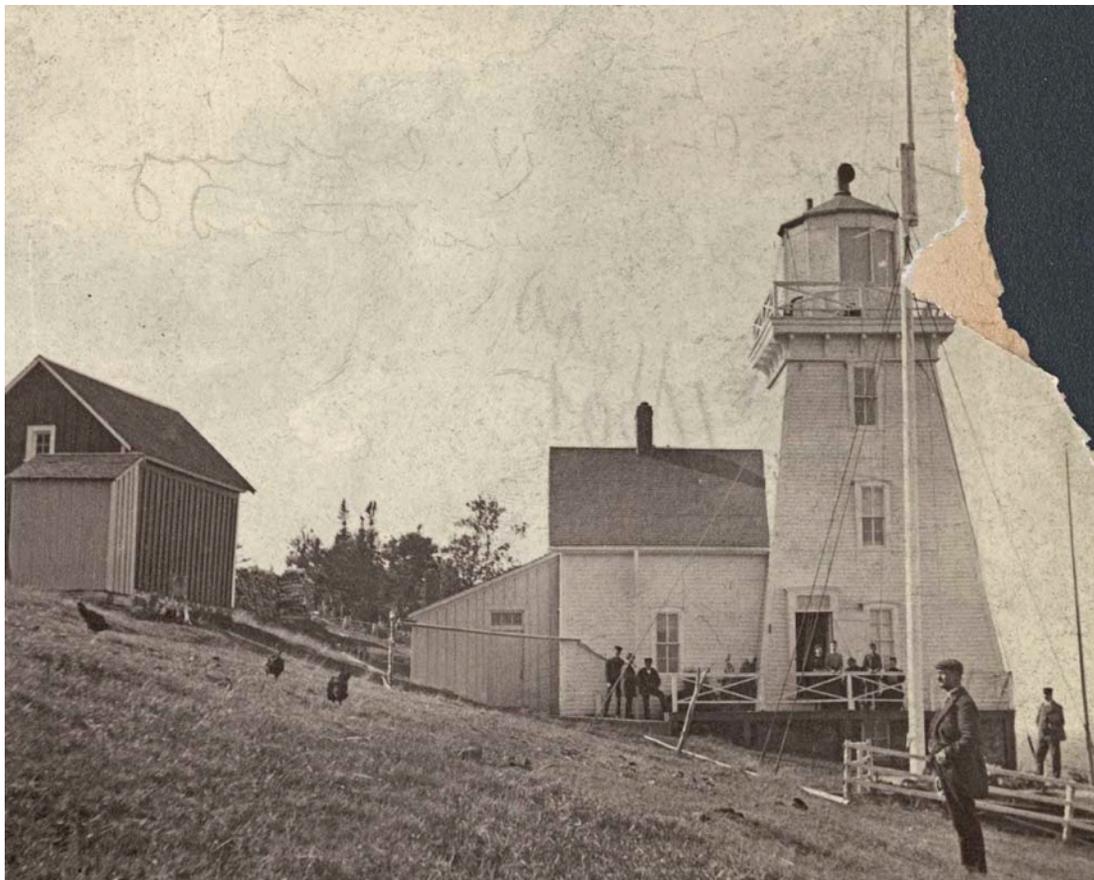
Dans les années 1930 et jusqu'aux années 1960, cette pointe s'attire une certaine renommée auprès des pêcheurs des villages avoisinants – L'Anse-à-Valleau, Petit-Cap, Cloridorme – pour la qualité de ses fonds de morue. D'avril à novembre, ces pêcheurs y installent leur famille dans trois petits établissements – Ruisseau-à-l'Ail, Coulée-à-Zéphir, Canne-de-Roches – afin d'y pratiquer la pêche saisonnière, dite ambulante. Si les hommes s'occupent à pêcher la morue, ce sont les femmes et les enfants qui prennent en charge les opérations de terre : traiter et sécher la morue, cultiver la terre, fabriquer les vêtements et effectuer toutes autres tâches connexes. Le déclin de la pêche côtière, précipité par le développement de la pêche hauturière, mettra fin à cette occupation saisonnière à Pointe-à-la-Renommée. À ce titre, Pointe-à-la-Renommée occupe une place importante dans l'histoire gaspésienne puisqu'elle fut le dernier poste de pêche saisonnier de la Gaspésie. « C'est pourquoi, depuis 1964, les vaches, les pissenlits et le silence sont les seuls habitants de Pointe-à-la-Renommée », note le Comité de développement de L'Anse-à-Valleau dans son Historique de la station du phare Pointe-à-la-Renommée.



Ruisseau-à-l'Ail en 1949.
Photo : Lloyd Nelson, collection CLD de L'Anse-à-Valleau.

Autour d'un phare

La décision du gouvernement canadien d'ériger à Pointe-à-la-Renommée un premier phare, en 1880, est déterminante pour le développement et l'occupation permanente du site. À la suite de trop nombreux naufrages survenus le long des côtes gaspésiennes et compte tenu de la croissance du trafic maritime sur le fleuve Saint-Laurent, les autorités canadiennes mettent en place, à partir du milieu du XIX^e siècle, une série de phares terrestres à l'entrée du Saint-Laurent. Le choix d'en installer un à Pointe-à-la-Renommée répond à l'urgence d'accroître la sécurité de la navigation dans le périmètre compris entre les phares existants de Cap-des-Rosiers (1858) et de Rivière-la-Madeleine (1876) et dans le détroit d'Honguedo séparant l'île d'Anticosti de la côte gaspésienne.



e008299827

La maison-phare de Fame Point. Photo : Bibliothèque et Archives Canada.

Le premier phare en bois (1880) coûtant cher d'entretien, il fait place à une tour de fonte segmentaire, préfabriquée, qui présente les avantages d'être relativement bon marché, facile à assembler, durable et nécessitant peu d'entretien. Ce second phare (1907)

devient l'un des premiers au Canada à emprunter le modèle de fabrication déjà implanté à Terre-Neuve. Entièrement peinte en rouge à l'origine, cette tour cylindrique – 15,5 mètres (51 pieds) de haut et 3,6 mètres (12 pieds) de diamètre – est surmontée d'une galerie extérieure. La lentille du phare se situe à une hauteur de 57,9 mètres (190 pieds) au-dessus de la ligne des hautes marées. Son feu est visible à 80 kilomètres de distance, et par temps clair, de l'île d'Anticosti.



Phare de Fame Point et ses dépendances.

Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Phare de Pointe-à-la-Renommée. P2, 83.16.139.128.

Plusieurs gardiens de phare ainsi que leur famille ont marqué l'histoire de Pointe-à-la-Renommée depuis le premier, James Ascah (1880-1913), jusqu'au dernier, Yvon Élément, qui quitta ses fonctions en 1975. Les Ascah – l'ancêtre, soldat dans les troupes de Wolfe, bénéficie comme d'autres, après la Conquête, d'une terre gratuite à Gaspé – forment une véritable dynastie de gardiens de phare à Pointe-à-la-Renommée. Pendant 63 ans, les membres de cette famille prendront en charge toutes les activités de la station : l'entretien du phare, des appareils lumineux, optiques et mécaniques, les opérations du télégraphe, du mât des signaux et du bureau de poste.

Le contexte du déracinement

La décision de la Garde côtière canadienne de démonter, en 1977, le phare de Pointe-à-la-Renommée et de l'installer à son siège administratif dans le Vieux-Port de Québec avait engendré émoi et déception en Gaspésie. Plusieurs défenseurs du patrimoine avaient alors réagi, dont le président de *Magazine Gaspésie*, l'historien Mario Mimeault, qui avait qualifié la démarche de la Garde côtière de véritable « rapine culturelle ».

Pour sa part, la Garde côtière justifie son geste en faisant valoir que le phare avait été l'objet d'actes de vandalisme depuis son abandon et que les organismes du milieu – Ville de Gaspé et Société historique de la Gaspésie – ne s'étaient pas montrés intéressés, en 1975, à acquérir et à gérer ce phare.



De 1981 à 1992, des individus et des organismes, tels le Musée de la Gaspésie et le Conseil de la culture de l'est du Québec, dénoncent le déménagement du phare à Québec. Ces interventions ne déboucheront toutefois sur aucune action concrète avant celle entreprise, en 1992, par le Comité local de développement (CLD) de L'Anse-à-Valleau.

Caricature de Raoul Hunter accompagnant l'article « Rapine culturelle » de Mario Mimeault. Image : *Le Soleil*, 23 octobre 1981.

La même année, la fermeture de l'usine de pêche frappe durement l'économie de L'Anse-à-Valleau. Préoccupés, des citoyens cherchent à identifier d'autres moyens de développer leur communauté. Dans leur esprit, le phare représente le symbole d'une vie sociale et économique révolue, mais qui a marqué quelques générations. Plusieurs se rendent à l'évidence que le déménagement du phare crée un grand vide et une certaine perte d'identité collective. « Un phénomène d'acculturation semble avoir été déterminant dans le transport du phare vers la ville de Québec. Tout compte fait, une perte d'identité semble en avoir résulté pour les habitants de L'Anse-à-Valleau », écrit Claude Brunet, du Ralliement gaspésien et madelinot, à Pierre F. Boisvert, directeur général de la Garde côtière.

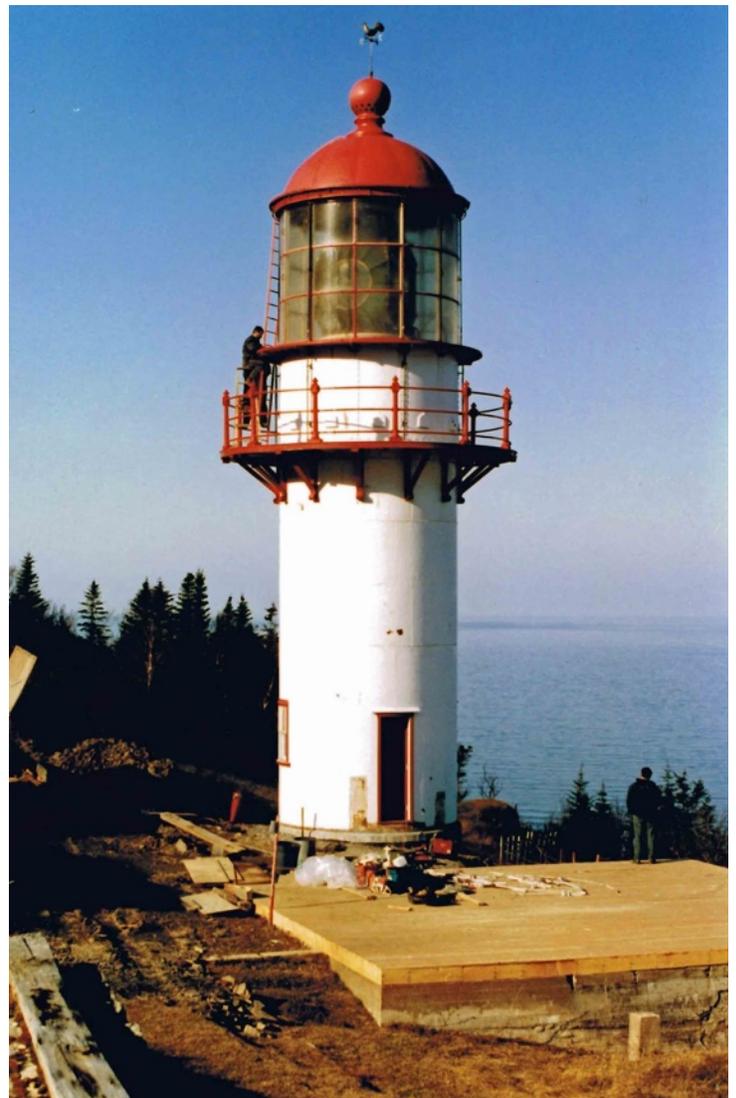
C'est dans ce contexte difficile que des gens décident de créer, le 3 août 1992, le Comité local de développement (CLD) de L'Anse-à-Valleau. La mission du CLD : faire revivre Pointe-à-la-Renommée en rapatriant le phare et en l'intégrant comme pièce majeure dans un projet de développement récréotouristique. Les objectifs visés sont notamment de stimuler la fierté et le sentiment d'appartenance de la population, de mettre à profit les ressources naturelles et matérielles du milieu et de les exploiter à des fins de développement culturel, social et économique ainsi que d'assurer la conservation du patrimoine local.

Foi et détermination

Le Comité local de développement entreprend alors une importante campagne de sensibilisation du milieu. Il obtient le soutien d'une trentaine d'organismes et reçoit des appuis des plus stimulants, entre autres celui de Guy Lelièvre, député de Gaspé à l'Assemblée nationale du Québec : « [...] le phare de Pointe-à-la-Renommée constitue non seulement un symbole du patrimoine gaspésien, mais aussi, et surtout la pierre angulaire du développement du potentiel touristique de la localité de L'Anse-à-Valleau », écrit-il au Comité le 16 février 1995.

Malgré les nombreux appuis du milieu gaspésien ainsi que ceux des organismes œuvrant à la défense du patrimoine, la propriétaire du phare, la Garde côtière canadienne, fait savoir au Comité qu'elle n'a pas l'intention de revenir sur sa décision. Elle estime que le rapatriement du phare est difficilement justifiable dans un contexte de rationalisation des dépenses publiques. « Je me vois très mal comment expliquer aux contribuables, et surtout aux usagers de nos services, les raisons qui pourraient justifier une dépense de la sorte dans le cadre d'un projet d'aménagement d'un site touristique, plutôt que d'assurer nos services essentiels », fait savoir le directeur général de la Garde côtière à la présidente du Comité local de développement, Blandine Poirier, le 13 janvier 1995.

Mais il faut plus qu'un malaise de la Garde côtière pour faire lâcher prise aux personnes du Comité. Ces dernières trouvent l'aide financière et technique nécessaire dans leur propre milieu : Conseil régional de concertation et de développement de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, Ville de Gaspé et campagne de financement. Les efforts se conjuguent tant et si bien que la Garde côtière rend les armes : devant la détermination du milieu, elle cède le site et le phare à la Ville de Gaspé qui confie la gestion des opérations au Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau.



Installation du phare sur son site d'origine, 1997.
Photo : collection CLD de L'Anse-à-Valleau.

Un projet patrimonial intégrateur

Le CLD peut maintenant concrétiser son important projet de développement récréotouristique qui intègre les secteurs de Pointe-à-la-Renommée et de L'Anse-à-Valleau. Amorcé en 1993, le projet a été mené à terme par la réinstallation du phare sur son site d'origine en 1997 et par la reconstitution de la maison-phare, en 2001, qui respecte l'apparence extérieure du premier phare remontant à 1880.



Station de phare de Pointe-à-la-Renommée après la reconstitution de la maison-phare.
Photo : Marianne Côté, 2007, collection CLD de L'Anse-à-Valleau.

Cette lutte du CLD de L'Anse-à-Valleau pour le respect et la reconnaissance de son patrimoine est un exemple édifiant de courage, de détermination et de prise en charge de son développement par une communauté. Au Québec, on néglige trop souvent l'intégrité du lieu d'origine des biens patrimoniaux. C'est à croire qu'on affectionne le patrimoine désincarné, car on n'hésite pas à déplacer un bien devenu trop gênant, même s'il s'agit d'un bien classé. Dans la seule région de la Gaspésie, ce fut non seulement le cas du phare de Pointe-à-la-Renommée, mais aussi du Magasin général Gendron de Caplan (classé), aujourd'hui déplacé à New Richmond, de la Croix de Gaspé (classée, 1934) et du monument Jacques-de-Lesseps (1932), toujours à Gaspé, mais tous deux déplacés de leur lieu d'origine.

Il faut contrer cette tendance à muséifier le patrimoine, à le déraciner, d'autant plus qu'elle traduit une insécurité collective, la fragilité et l'américanisation d'une culture et d'une société de moins en moins distincte et de plus en plus en perte d'identité. ♦

Repères historiques
1880 - Mise en service du premier phare.
1904 - Installation par Guglielmo Marconi, à Pointe-à-la-Renommée, de la première station côtière de télégraphie sans fil (TSF) sur le continent américain.
1907 - Mise en activité du second phare fabriqué en panneaux de fonte assemblés.
1909 - Un détachement de soldats débarque à Pointe-à-la-Renommée pour aller mater une révolte des pêcheurs à Rivière-au-Renard. Les auteurs de la télésérie <i>L'ombre de l'épervier</i> se sont inspirés de cet événement.
1912 - Le SS <i>Helvétia</i> coule, le 27 juillet, au large de Pointe-à-la-Renommée à la suite d'une collision avec le SS <i>Empress of Britain</i> qui sera blâmé pour vitesse excessive par temps de brume.
1914 - Le gardien du phare signale le passage du SS <i>Empress of Ireland</i> qui coulera au large de Pointe-au-Père, faisant 1 012 victimes et devenant ainsi le plus grand désastre maritime à survenir après celui du Titanic.
1914 à 1918 - Durant la Première Guerre mondiale, le ministère de la Défense du Canada déploie des effectifs à Pointe-à-la-Renommée, qui devient un lieu stratégique de surveillance à l'entrée du fleuve Saint-Laurent.
1942 - Le gardien du phare est le premier à signaler le torpillage du <i>Nicoya</i> par un sous-marin allemand. Les rescapés du navire, des Norvégiens, sont secourus par des gens de L'Anse-à-Valleau.
1957 - Fin des opérations de la station radio maritime, déménagée à Rivière-au-Renard.
1975 - Fermeture du phare de Pointe-à-la-Renommée.
1977 - Démontage du phare par la Garde côtière canadienne.
1981 - Installation du phare au siège administratif de la Garde côtière dans le Vieux-Port de Québec.
1992 - Création du Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau. Son principal mandat : rapatrier le phare de Pointe-à-la-Renommée.

Repères historiques

1994 - Dévoilement d'une plaque commémorative rappelant les 90 ans de la station radio maritime de Pointe-à-la-Renommée d'où furent transmis « les premiers signaux radiotélégraphiques d'Amérique du Nord appliqués à la sauvegarde de la vie humaine en mer (SVHM). Son indicatif d'appel VICTOR CHARLIE GOLF (VCG) mit peu de temps à se faire connaître à travers le monde maritime en raison de son excellente portée radio et du dévouement de son personnel au service de la navigation maritime. » (Tiré du texte de la plaque dévoilée à Rivière-au-Renard, le 6 août 1994)

1997 - Le phare est rapatrié, le 3 novembre, de Québec vers son lieu d'origine, Pointe-à-la-Renommée. Un phare qui fut aussi facile à monter... qu'à démonter !

2011 - La Commission des lieux et monuments historiques du Canada reconnaît l'importance historique nationale de la station de radiotélégraphie maritime de Pointe-à-la-Renommée.

Données techniques

Les signaux sonores

Avant le radar et la haute technologie, les signaux sonores deviennent indispensables pour naviguer la nuit et par temps brumeux. Dans ces conditions, surtout dans le brouillard, même si les marins utilisent le compas et la sonde (qui sert à déterminer la profondeur de l'eau), ils ne peuvent compter sur aucun repère visuel. La navigation devient alors fort périlleuse. À la suite des pressions de puissantes compagnies engagées dans le commerce transocéanique (Allan Line Steamship et Montreal Shipping Interest), le ministère fédéral de la Marine et des Pêcheries installe à Pointe-à-la-Renommée, en 1902, un bâtiment abritant une sirène de brume équipée de quatre mégaphones. Ce sifflet, actionné à la vapeur, est remplacé en 1906 par un diaphone, appareil à air comprimé produisant des sons d'une portée supérieure à la sirène de brume et respectant la fréquence de quatre secondes toutes les minutes. Ce diaphone fait place en 1972 à un dispositif électronique, détecteur et criard de brume, entièrement automatique.

Données techniques

Le sémaphore et le télégraphe par câble

Dès 1880, Pointe-à-la-Renommée est dotée d'un sémaphore et d'un poste de télégraphie par câble. Le sémaphore permet de communiquer par signaux optiques (pavillons) avec les navires selon un code international mis en application en 1856. Le sémaphore demeure en fonction jusqu'en 1951. Grâce au télégraphe par câble, le phare est relié avec la Great North Western Telegraph Co., rue St-Pierre, à Québec, et, à compter de 1921, avec la compagnie Canadien National. Ce moyen de communication assure ainsi l'échange d'information sur le mouvement des navires, les conditions de la navigation et la météo : tempêtes, état des glaces, température, vitesse des vents. Le gardien du phare transmet alors ces messages aux navires à l'aide des pavillons.

Station de télégraphie sans fil

Pointe-à-la-Renommée marque l'histoire des télécommunications maritimes au pays lorsque Guglielmo Marconi y installe en 1904 la première station côtière de télégraphie sans fil (TSF) sur le continent américain. Marconi avait expérimenté trois ans auparavant, à Signal Hill (Terre-Neuve), la première communication radio transatlantique par TSF en captant, à l'aide d'une antenne constituée d'un fil de cuivre et soutenue dans les airs par un cerf-volant, un signal transmis de Plothu (Angleterre). Les autorités canadiennes demandent alors à la Marconi Wireless Telegraph Co. d'installer cinq stations de radio maritime, dont celle de Pointe-à-la-Renommée. Comparativement à la télégraphie par câble et au système diurne du sémaphore, la TSF permet d'acheminer des informations rapidement, 24 heures par jour, ce qui rend la navigation plus sûre à une époque où le Saint-Laurent connaît un fort achalandage. En effet, en 1912, 797 navires le sillonnent.

Données techniques

L'appareillage optique et lumineux

L'appareil optique, dont le prisme, fabriqué avec du verre poli de Saint-Gobain (France) reconnu pour ses grandes qualités de dureté et de transparence, représente un important témoin du patrimoine technologique du début du siècle. Cet appareillage optique, très sophistiqué pour l'époque, accapare la majeure partie des coûts rattachés au phare : 17 000 \$ sur 21 643 \$. Cette lentille, fabriquée par la célèbre firme Barbier, Bénard et Turennes de Paris, compte six facettes, mesure près de 2,4 mètres (8 pieds) et présente un diamètre intérieur de 1,8 mètre (6 pieds). Il s'agit d'un appareil dioptrique, du grec dioptriké « voir à travers », qui fait appel à la réfraction de la lumière. Il produit un faisceau lumineux cinq fois plus puissant que l'appareil catoptrique, du grec katoptron « miroir », en place dans le premier phare qui réfléchit sa lumière jusqu'à 160 kilomètres (20 milles). Les systèmes d'éclairage, eux, s'adaptent tout au long du XX^e siècle aux progrès technologiques dans le domaine : le brûleur à vapeur de pétrole à manchon incandescent remplace, en 1919-1920, le dispositif d'éclairage à l'acétylène mis en place en 1907. En 1961, une lampe électrique à incandescence de 1 000 watts est installée. En 1972, on pose une lampe électrique à vapeur de mercure d'une durée de vie de quelques milliers d'heures.

Ex-directeur du Musée de la Gaspésie, l'historien Jean-Marie Fallu est rédacteur en chef de *Magazine Gaspésie* et consultant en histoire, en muséologie et en patrimoine culturel.

Ce texte est une mise à jour de celui paru dans *Continuité*, numéro 77, à l'été 1998. Merci pour sa précieuse collaboration à Josiane Ouellet, rédactrice en chef de ce magazine.

CHRONIQUE : FEMMES ET PHARES

(Par : Lise Cyr)

Dans le *Bulletin des Amis des phares*, édition n° 22, nous avons publié 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 Corporation des gestionnaires de 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 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.

Blandine Poirier
L'âme dirigeante du retour du phare voyageur

(Par : Lise Cyr)

« Le phare de Pointe-à-la-Renommée, c'est le plus beau », dit-elle avec de la lumière dans les yeux. Elle y a cru et elle y croit toujours. Le destin du phare est intimement lié à cette femme de cœur, de tête et de lutte. Blandine Poirier a joué un rôle de premier plan dans le rapatriement du phare de Pointe-à-la-Renommée, situé à quelques kilomètres à l'ouest de L'Anse-à-Valleau et à environ 50 kilomètres de Gaspé. Elle n'était pas seule dans cette épopée. En effet, elle était solidement épaulée par ses complices gaspésiennes : Pricillia Poirier, Marianne Côté, Anne-Marie Curadeau et Dannie Tapp. Ces femmes déterminées ont consacré cinq années à mener une bataille acharnée pour ramener leur phare sur son emplacement d'origine. Les détails de cette histoire mémorable sont racontés dans l'article de Jean-Marie Fallu dans le présent numéro du *Bulletin*.

Une fois leur phare en place, elles entrevoient l'avenir de leur localité dans le tourisme culturel. À ce titre, elles développent un projet dans lequel le phare constitue la pièce majeure d'un plan de développement récréotouristique. Pour assurer la continuité de cette aventure, elles mettent sur pied le Comité local de développement (CLD) de L'Anse-à-Valleau en 1992. En multipliant les efforts de demandes de financement, elles finissent par recevoir de l'aide technique et financière du Conseil régional de concertation et de développement Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et de la Ville de Gaspé. Pour compléter leur financement, elles orchestrent une campagne régionale de financement importante.

Au fil des ans, le site s'est enrichi de plusieurs composantes dont la reconstruction du premier phare de bois qui était en place en 1880. Il est ainsi possible d'avoir une lecture de l'évolution du site depuis ses débuts, à la fin du 19^e siècle, jusqu'à maintenant. En plus de relater l'histoire de la station du phare, deux expositions L'espace d'une vie à Pointe-à-la-Renommée et Marconi, histoire des communications et radio prennent place dans les bâtiments. Plusieurs activités sont menées durant la saison estivale. Des guides-interprètes sont sur place pour accueillir et informer les visiteurs du riche patrimoine du site.

Mme. Blandine Poirier lors de la reconstruction du phare.



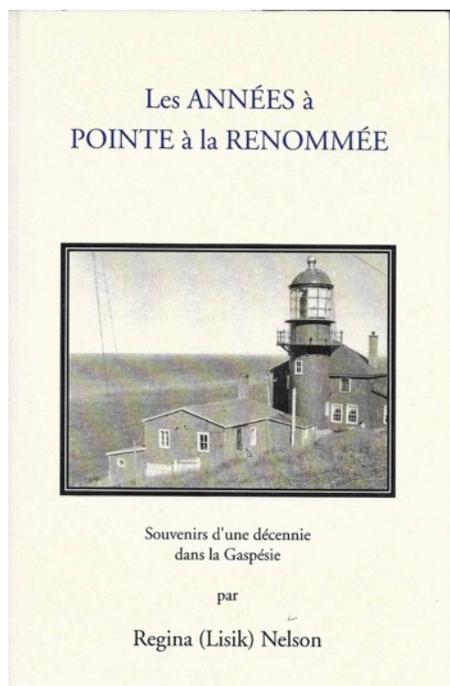
De plus, en 2012, en hommage à la première station de la Marconi Wireless Company mise en place en 1904, la Commission des lieux et monuments historiques du Canada a fait installer une plaque commémorative soulignant le fait que Pointe-à-la-Renommée a été la première station radio maritime en Amérique du Nord.

En poste depuis 1992, Blandine fait partie du conseil du Comité local de développement (CLD) de L'Anse-à-Valleau et a été impliquée pendant de nombreuses années dans celui de la Corporation des gestionnaires de phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent.

Autre figure emblématique de Pointe-à-la-Renommée : Madame Regina Lisik-Nelson

Madame Regina Lisik-Nelson a vécu à Pointe-à-la-Renommée une dizaine d'années de 1949 à 1959. Son mari, Lloyd, y occupait le poste d'opérateur radio. En 1998, elle a publié le livre *Les années à Pointe-à-la-Renommée* composé d'extraits du récit de sa vie. Originaires tous les deux de la Saskatchewan, ils sont arrivés en Gaspésie après avoir vécu en Ontario et à Montréal. Connaissant à peine le français, ils ont tôt fait de se faire de nombreuses connaissances et de s'impliquer dans le milieu gaspésien.

Tout au long du récit, madame Lisik-Nelson raconte avec beaucoup de précision le vécu de sa famille dans cet environnement isolé. Grâce à une plume alerte, elle nous fait vivre avec humour et grande sensibilité la vie quotidienne à la station Pointe-à-la-Renommée. Sur ce cap isolé, elle côtoie la famille des gardiens et des assistants-gardiens. De plus, on y retrouve les aides-opérateurs radio qui sont sous la responsabilité de son mari. Elle s'est fait de nombreux amis gaspésiens au cours des dix années où elle y a vécu et elle ne manque pas de leur rendre hommage tout au long de son texte.



En plus du récit de sa vie, elle livre un pan méconnu des tâches et des responsabilités technologiques des stations de phare : celle des communications. Pointe-à-la-renommée avait été choisi pour relayer l'information avec les stations de phare d'Anticosti et de la Côte-Nord à la suite des nombreux naufrages qui avaient frappé le golfe au cours du dernier quart du 19^e siècle. Guglielmo Marconi, brillant scientifique italien, avait réussi à développer un système de communication sans fil qui permettait de communiquer avec les bateaux en circulation et de transférer rapidement les nouvelles si un désastre maritime survenait.

Travail exigeant avec des quarts de travail continu sur 24 heures, les opérateurs devaient assurer une présence constante pour être en mesure de réagir si des appels de détresse étaient émis en provenance des bateaux de

passage dans le golfe Saint-Laurent. La station de radio marine a été transférée à Rivière-au-Renard en 1957, ce qui entraîna le départ des Lisik-Nelson vers Montréal.

Blandine Poirier et les femmes du Comité local de développement (CLD) de L'Anse-à-Valleau ainsi que madame Lisik-Nelson ont laissé des traces indélébiles à Pointe-à-la-Renommée. Leurs actions et leurs écrits permettent d'assurer la pérennité de cette station de phare dans le patrimoine maritime du Québec.



Blandine Poirier et Régina Lisik en 2004. Photo : Jean-Marie Fallu

« La Journée québécoise des phares 2^e édition »

Étant satisfaits de la participation des gestionnaires de phares et surtout du nombre de touristes et de visiteurs de phares lors de la première édition, nous récidivons pour la deuxième édition !

Lors de cette journée qui se tiendra le 13 juillet de chaque année, nous invitons les phares du Saint-Laurent à vous proposer des activités spéciales qui seront différentes d'un phare à l'autre. Le but de cette journée thématique est certainement de faire parler de nos phares, mais aussi de permettre aux gens d'apprécier les travaux de restauration et de mise en valeur que nous avons faits. Chacun sera à même de constater le travail qu'il reste à faire pour sauver les autres phares de la région laurentienne.

Pourquoi le 13 juillet ? Parce que c'est la date où tout a commencé sur notre fleuve ! En effet, le 13 juillet 1801, le gouverneur a reçu les recommandations formulées par des capitaines de navires rattachés à la marine marchande. Cette pétition mettait en évidence le besoin d'améliorer la sécurité dans les eaux du St-Laurent en y implantant un réseau d'aides à la navigation.

« It is suggested, that among other improvements a Light-House erected on Green Island, and buoys placed in different situation in the South Traverse would tend much to the safety of vessels, bound either up or down and greatly facilitate the navigation in those parts of the River, which are considered as the most difficult and dangerous between Bic and Québec. »



Par la suite, la Maison de la Trinité de Québec fut créée en 1805 et la construction d'un premier phare commença l'année suivante. Notre réseau de phares venait de voir le jour.

Plusieurs phares du St-Laurent ont déjà exprimé le désir de tenir une activité spéciale pour souligner cette journée des phares. Vous pourrez consulter les différents médias sociaux au début de l'été pour connaître la programmation de chacun des phares ou visiter le site internet de la Corporation où nous afficherons la programmation au fur et à mesure que nous recevrons les informations.

<http://www.routedesphares.qc.ca/journee>

Nous vous encourageons donc à aller visiter un phare lors de cette journée spéciale !
Bon 13 juillet : Journée québécoise des phares !

Au Phare de l'Île Verte en 2017 ...

(Par : Nicole Picard)

Au Phare de l'Île Verte, la deuxième édition de l'activité *Ph'ART en direct* est en préparation pour souligner la Journée québécoise des phares le 13 juillet. La programmation de *Ph'ART en direct 2017* se fera autour des activités de création artistique de deux chansonniers de la région et de la conférence de Jean Cloutier à propos des bateaux-phares du Saint-Laurent en relation avec le livre *Les bateaux-*

phares du Saint-Laurent dont il est le coauteur avec Jean-Pierre Charest. Il y aura aussi un atelier de bois flotté et un atelier de capteurs de rêves. La programmation définitive sera bientôt sur le site Internet de la Journée québécoise

www.routedesphares.qc.ca/journee ou www.ileverte-municipalite.com

Autres nouvelles de la Corporation des Maisons du Phare

Signature de l'acte de vente

Le 9 janvier 2017, le phare est devenu officiellement la propriété de la Municipalité Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. L'entente de gestion entre la Corporation et la Municipalité est en révision afin de l'harmoniser avec cette nouvelle réalité. Les travaux pour corriger le déchaussement de la base du phare lors des travaux de décontamination des sols par Pêches et Océans, en 2010, seront faits cet été, une réparation urgente. Un comité révisera l'échéancier des travaux de réfection du phare déposé lors de la démarche d'acquisition afin de prioriser les travaux à exécuter.



Le maire Léopold Fraser lors de la signature de la cession du phare.
Photo : Municipalité Notre-Dame-des-Sept-Douleurs

Projet d'aménagement

De plus, le projet d'aménagement du site du phare, déposé en 2015, dans le cadre du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités – Municipalité amie des aînés afin d'améliorer les infrastructures d'accueil pour les aînés a reçu l'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques et pourra débuter ce printemps. En effet, une étude de caractérisation des milieux humides qui pourraient être affectés par ce projet a été réalisée par une spécialiste en écologie et conservation. Malgré le fait que cette demande a retardé l'étude du projet, le rapport est très intéressant et pourra nous servir à mieux comprendre les caractéristiques du terrain et en faire l'interprétation pour les visiteurs. L'agrandissement du stationnement, l'amélioration de l'accès au site ainsi que de la signalisation et l'aménagement d'aires d'observation et de repos seront un plus pour les visiteurs.



Entente de partenariat avec le parc marin

Le parc marin offre un réseau terrestre, *Réseau découverte*, dont fait partie le phare de l'île Verte en vertu de son statut de Lieu historique national et du mandat de la

Corporation des Maisons du Phare de promouvoir et de contribuer à la conservation et à la mise en valeur du site du phare. La Corporation offre aux visiteurs la possibilité de visiter le phare et ses deux musées installés dans des bâtiments patrimoniaux : le bâtiment de la corne de brume et la cabane à pétrole. Un guide les accueille sur le site et les accompagne pour une visite guidée du phare.

De plus, la proximité du site avec le fleuve permet l'observation des baleines, des phoques, des oiseaux marins. Sentir le vent, regarder le va-et-vient des marées, les promenades sur les crans rocheux ou les anses sablonneuses, se laisser imprégner de l'histoire du lieu et vivre un contact privilégié avec le milieu marin sont des moments privilégiés. Il est possible de prolonger le séjour en « cassant la croûte » sur le site ou en passant une nuit dans les maisons de gardiens sous l'œil bienveillant du feu de signalisation.

Centième anniversaire des Lieux historiques nationaux (1917-2017)

Le Canada célèbre, en 2017, le centième anniversaire des Lieux historiques nationaux. Le fort Anne, situé sur les rives de la rivière Annapolis en Nouvelle-Écosse, a été le premier parc historique du Canada en 1917.

Le phare de l'île Verte a été désigné Monument historique national le 18 mai 1974. En 1972, l'année du départ du dernier gardien, un organisme appelé l'O.R.R.I.V. (Organisation Réveil Région Île Verte) se forme pour faire pression auprès de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. L'O.R.R.I.V. réclamait la sauvegarde de l'ensemble des composantes du site du phare et le rapatriement des canons qui venaient d'être retirés de leur emplacement d'origine.

La première demande fut satisfaite, mais pas la deuxième. En effet, à la même période, la Commission des lieux et monuments historiques se penchait sur la reconnaissance de trente-deux phares au Canada.

Source : Lise Cyr, Lieu historique national canadien, l'île Verte, *Le fleuve et son phare*, sous la direction de Lise Cyr et Jean-Claude Tardif, les Éditions GID, 2009, p. 290.

Voici un extrait du procès-verbal de la Commission des lieux et monuments historiques.

VALEUR PATRIMONIALE

Le phare de l'Île Verte a été désigné lieu historique national du Canada en 1974 pour les raisons suivantes :

- construit en 1809, il constitue la plus ancienne aide à la navigation du Saint-Laurent ;
- au troisième rang parmi les phares les plus anciens au Canada, il possède une tour en pierre circulaire dont la forme et la hauteur sont à toutes fins intactes.

La valeur patrimoniale du phare de l'Île Verte réside dans son ancienneté et dans son état de conservation architecturale remarquable. La construction du phare de l'Île Verte a été approuvée en 1806 et terminée en 1809. La tour a été conçue et réalisée par Edward Cannon, maître maçon de Québec, dans le but de guider les navires à travers les eaux et les courants dangereux du fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Saguenay. Quatre générations d'une même famille, les Lindsay,

ont assuré la bonne marche du phare pendant 137 ans, soit de 1827 à 1964. Les seules modifications apportées au bâtiment ont été la pose d'un revêtement de bois sur les murs de moellons (d'abord sous forme de clin durant la période 1850-1870, puis sous forme de planche verticale), le remplacement du feu d'origine par un feu automatisé en 1969, et le remplacement des fenêtres d'origine, de la porte intérieure du rez-de-chaussée, du bardage et des cercles métalliques par la Garde côtière canadienne lors de la restauration de 1983.

Source : Commission des lieux et monuments historiques du Canada, Procès-verbal, mai 1974.

Depuis, l'automatisation du feu de signalisation qui a entraîné le départ du dernier gardien, M. Armand Lafrance, la municipalité de l'île Verte a eu la préoccupation de conserver à des fins publiques le site du phare et ses bâtiments reconnaissant l'importance de ce lieu dans l'histoire de l'île et celle de la navigation.

Ça bouge au lieu historique national du Phare-de-Pointe-au-Père !

(Par Cindy Larouche)

Une vraie cure de jeunesse !

Parcs Canada a entrepris en 2016 d'importants travaux de réfection au lieu historique national du phare de Pointe-au-Père, pour un investissement total de 1,8 M\$.

Voici un aperçu des principaux travaux réalisés au cours de l'automne dernier...

Réfection du phare :

- Remplacement des fenêtres du phare et des verres de la coupole ;
- Préparation et peinture des murs, des dalles de plancher, de la coupole intérieure et extérieure, de l'escalier et du garde-corps intérieur ;
- Enlèvement et application de l'enduit sur les faces extérieures de béton ;
- Réparation du béton ;
- Démolition du revêtement de béton sur la galerie inférieure ;
- Application d'une membrane d'étanchéité sur la galerie inférieure ;
- Réfection du système de drainage ;
- Modifications au système électrique et de ventilation.

Les travaux ont repris au début du mois d'avril. Ils cesseront pour la haute saison touristique, afin de ne pas nuire à l'expérience de nos visiteurs et reprendront en septembre. Notez que les bâtiments seront accessibles au grand public pendant l'arrêt des travaux (juillet et août). Voici les principales étapes à venir :

Au phare

- Préparation et peinture des murs du tambour.

À la maison du gardien

- Remplacement des fascias et des soffites ;
- Remplacement de la toiture ;
- Préparation et peinture des revêtements extérieurs ;
- Réparation et remplacement des fenêtres ;
- Remplacement des portes ;
- Réparation, préparation et peinture des garde-corps de la terrasse.

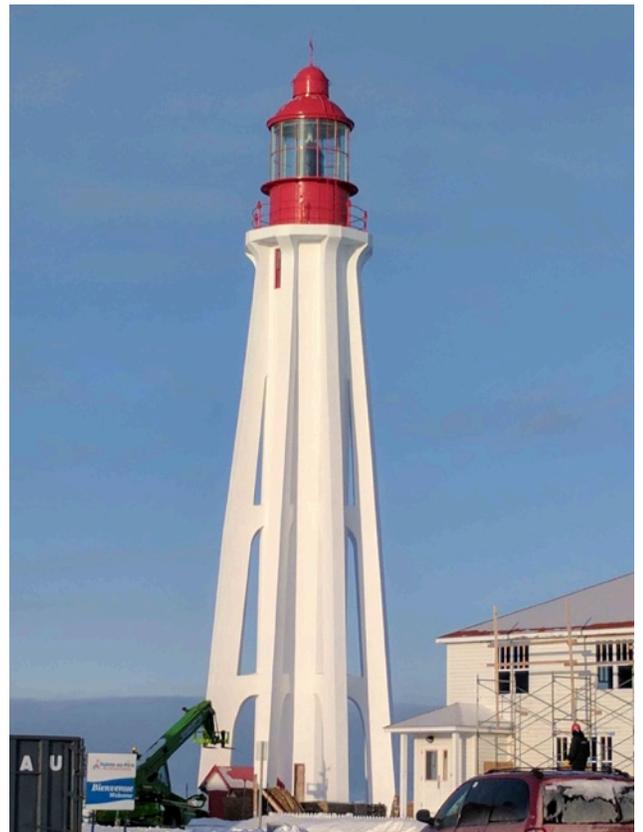
À la maison de l'assistant-gardien

- Remplacement de la toiture de la véranda et de l'appentis, des fascias et des soffites ;
- Préparation et peinture des revêtements extérieurs ;
- Réparation et remplacement des fenêtres ;
- Remplacement des portes ;
- Installation de supports pour les solives de plancher de la véranda.

Au bâtiment du criard à brume

- Interventions structurales aux fondations ;
- Interventions à la cheminée et nouveaux solins ;
- Préparation et peinture de la toiture ;
- Préparation et peinture des revêtements extérieurs ;
- Peinture de l'ancien réservoir ;
- Remplacement des tablettes de fenêtre et réparation des contrevents ;
- Remplacement des solins des portes et fenêtres ;
- Réparation du mur extérieur et du seuil de la porte coulissante ;
- Réparation du seuil de l'ouverture condamnée ;
- Application d'un nouveau crépi sur les fondations ;
- Préparation et peinture de la dalle de béton intérieure.

Le phare restauré de la Pointe-au-Père. Photo : Cindy Larouche



Le phare de Pointe-au-Père est l'un des plus hauts phares du pays avec ses 33 mètres (108 pieds) de hauteur. Sa tour en béton armé, dotée de huit contreforts à arcs-boutants, présente une architecture audacieuse quasi unique au Canada. Sa silhouette élégante est un important repère visuel et identitaire pour la région depuis plus de 100 ans ! Parcs Canada est fier de contribuer à la protection et à la mise en valeur du phare de Pointe-au-Père. Ce trésor patrimonial témoigne de l'importance cruciale de cette station dans l'histoire maritime de notre pays.

De retour pour la Journée québécoise des phares 2017

L'équipe régionale de Parcs Canada proposera à nouveau cette année une programmation d'activités pour toute la famille à l'occasion de la Journée québécoise des phares au lieu historique national du phare de Pointe-au-Père. Restez à l'affût ! Les détails de la programmation seront communiqués sous peu !

Entrée gratuite en 2017

Pour célébrer le 150^e anniversaire de la Confédération en 2017, le gouvernement du Canada invite la population à vivre des expériences inspirantes au contact de la nature et de l'histoire. De plus, nous célébrerons cette année le 100^e anniversaire des lieux historiques nationaux du Canada ! Le gouvernement du Canada est donc très heureux d'offrir l'entrée gratuite à tous les visiteurs des parcs nationaux, des lieux historiques nationaux et des aires marines nationales de conservation exploités par Parcs Canada en 2017.

Les visiteurs devront présenter la Carte d'entrée Découverte, disponible gratuitement en ligne sur le site web de Parcs Canada. Les Cartes d'entrée Découverte seront disponibles gratuitement pendant toute l'année. Nous vous invitons à visiter notre [site web](#) et à nous suivre sur les médias sociaux afin de commencer à planifier votre prochaine expérience à Parcs Canada !

CHRONIQUE NÉCROLOGIQUE

ERRATUM dans un article précédent

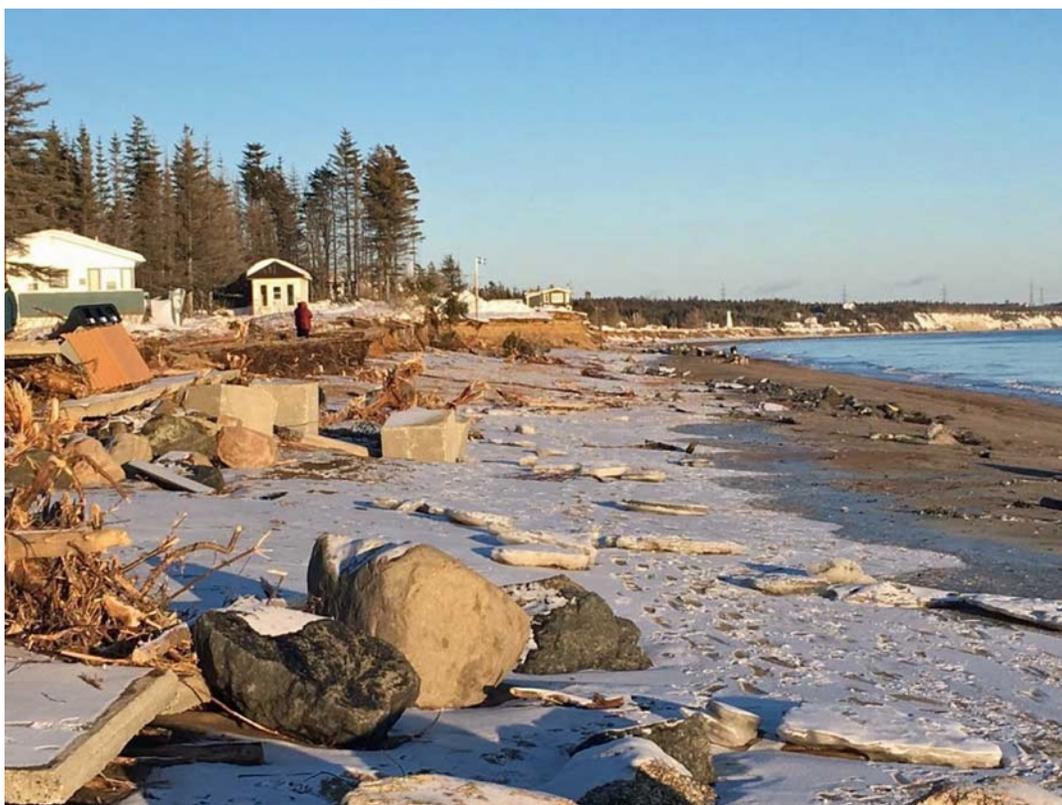
(Par : Jean Cloutier)

Dans le *Bulletin des Amis des phares* N° 21, notre chronique nécrologique portait sur les vestiges du phare de Portneuf-sur-Mer. Non, ce dernier n'est pas ressuscité des morts ! Mais une erreur s'est glissée dans notre texte. Le premier phare construit en 1873 a aussi été construit sur cette lame de sable en face du village. Ainsi, la première photo montrant des vestiges, ne présente pas ceux du premier phare, mais bien ceux de l'ancien quai public. Merci à Nathalie Brisson de nous avoir fait remarquer notre erreur. Nous sommes toujours à la recherche de l'histoire de nos phares, mais la vraie histoire, et cela est possible seulement avec votre collaboration.

La violente tempête qui a déferlé sur la Côte-Nord le 30 décembre 2016

Le 30 décembre dernier, une tempête qualifiée de « bombe météorologique » a frappé durement l'est du Québec, de même que les provinces de l'Atlantique. Après la neige qui est tombée en grande quantité, ce sont les vents et les hautes marées qui ont occasionné beaucoup de problèmes le long du littoral.

Sur la Côte-Nord, le secteur de Pointe-aux-Anglais à Port-Cartier et le secteur de Pentecôte se sont fait gruger par la mer des dizaines de pieds de terrain. Une vingtaine de maisons ont été évacuées à Sept-Îles et à Port-Cartier. La plupart des familles sont retournées dans leur résidence, mais certaines maisons devront être déménagées ou reconstruites plus loin de la mer. Les citoyens de la rue place McCormick au centre-ville de Port-Cartier subissent l'érosion des berges depuis 15 ans. Pierre-André Lelièvre a constaté qu'il avait perdu 13 pieds de terrain dans la tempête du vendredi de la fin décembre 2016.



L'érosion des berges sur la côte Nord suite aux tempêtes hivernales.

Photo :

Le phénomène n'est pas récent et tout le paysage maritime va continuer de se transformer avec les grandes marées et les tempêtes d'hiver. Selon une étude datant de juin 2016 par les scientifiques du consortium Ouranos, 52 % des 6 000 kilomètres de rive du Saint-Laurent seront touchés par l'érosion d'ici 2060. L'érosion met en danger

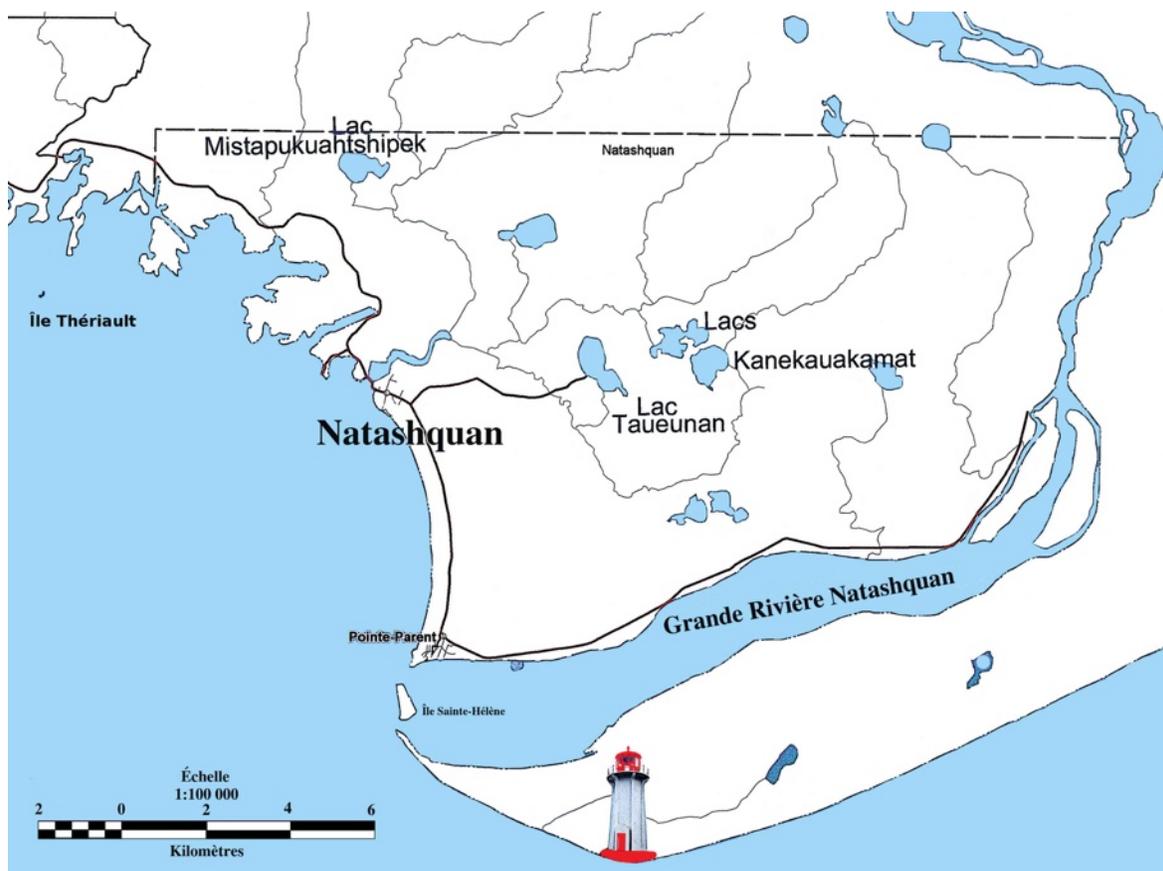
1810 bâtiments et terrains valant 189,5 M\$ sur la Côte-Nord seulement. La glace se formant tardivement, n'est pas présente avant la mi-janvier sur le fleuve pour agir comme tampon entre la force destructrice de la mer et les rivages sablonneux.

Par le passé, des phares ont dû être déplacés pour être protégés de l'élément destructeur, tandis que d'autres ont été victimes de l'érosion des berges. L'érosion est la cause première de la disparition du phare de Natashquan.

Pour que tous réalisent l'importance de sauvegarder les phares du Saint-Laurent qu'il nous reste, voici le portrait d'un autre de nos phares aujourd'hui trépassé et dont il faut se souvenir.

Le phare de Natashquan Pointe

(Par Bernard Landry)



Embouchure de la grande rivière Natashquan.
Emplacement « Site du phare de Natashquan Pointe » Fonds personnel.

Géographiquement, le phare est situé à environ 12 kilomètres au sud-est de Natashquan. Il y a Natashquan... il y a Pointe-Parent... et il y a la grande rivière Natashquan, qui est à proximité du village de Pointe-Parent... On traverse la rivière à

l'embouchure, qui a plus de deux kilomètres de large, et quatre kilomètres plus à l'est, on rencontre le phare qui porte le nom de Natashquan Pointe, en un lieu également connu sous le nom de Pointe-aux-Anglais... à cause d'un naufrage !

Voici quelques extraits de documents d'archives concernant la construction du phare et de ses dépendances qui en font foi :

« Natashquan, 10 août 1912. Arrivée du Rouville pour la construction de la lumière à la Pointe-aux-Anglais. Essai d'accostage... il touche à l'avant... ce steamer tire 13 pieds et 16 pieds. [...] »¹

« Construction d'une tour de béton armé de 46 pieds, d'une lanterne à triple éclat d'une hauteur de 12 pieds, d'une maison d'habitation, d'un magasin pour pétrole et d'un abri à chaloupe. Le coût des travaux est estimé à plus de 12 400 dollars. Achèvement des travaux : 1913-1914. [...] »²

« Natashquan, 19 août 1914. Le phare de Natashquan Pointe est allumé. [...] »³

« Sur une pointe élevée, construction d'une structure hexagonale en béton armé, de couleur blanche, avec six piliers. La hauteur du phare depuis la base jusqu'au-dessus est de 46 pieds. La lanterne polygonale est en acier et a une hauteur de 12 pieds. Le dispositif d'éclairage est catoptrique, c'est-à-dire pourvu de réflecteurs métalliques à grandes distances focales. La hauteur du phare au-dessus des hautes eaux est de 66 pieds... Par temps clair, on peut voir sa lumière jusqu'à 13 milles de distance. [...] »⁴



Natashquan Pointe, la maison et la remise.
1943.
Gracieuseté : Famille Joseph Vigneault. Fonds personnel.

¹ Louis Garnier, missionnaire eudiste de Natashquan, 1908-1918. Fonds personnel.

² Ministère de la Marine et des Pêcheries, 1914-1915.

³ Louis Garnier, missionnaire eudiste de Natashquan, 1908-1918. Fonds personnel.

⁴ List of lights and fog signals on the Atlantic Coast including The Gulf of St-Lawrence to head of Ocean Navigation of the Dominion of Canada. Department of transport, 1958. Traduit par Roger Baron, 31 juillet 2002.

Les gardiens de phare... au fil des ans

Le phare de Natashquan Pointe, pilier hexagonal posé sur la dune herbue, a une hauteur totale d'environ 17,40 mètres. Sa construction en béton armé, qui a débuté en août 1912, s'est échelonnée sur deux années consécutives. Un peu plus bas brille une bordure de sable noir, puis commence la plage, blonde, frangée d'écumes...

« Au début de la construction du phare, grand-père William Landry senior y passait l'hiver comme gardien de chantier. Les travaux terminés, il en devient le premier gardien attiré... poste qu'il conserve jusqu'en 1928. »⁵

Son fils Dominique travaille pendant quelques années avec son père et, en 1928, il prend la relève comme gardien du phare. Il occupe ce poste jusqu'en 1948.

« J'y suis allée bien jeune puisque j'avais 6 mois [...] et j'ai quitté à 27 ans. C'était une vie solitaire me direz-vous. Il fallait la combler cette solitude, par la lecture, la radio, la pêche, la chasse et la marche. Souvent, je me rendais à la croix de chemin en récitant mon chapelet durant le mois du Rosaire, en octobre. Je me remémore les années, non avec amertume, mais avec joie [...] lorsque j'allais à la pêche avec mon père, et au temps de la chasse voir à nos collets ; assez souvent nous rapportions de beaux lièvres tout blancs qui faisaient les délices de notre table. Un jour de la Toussaint, le premier novembre, je traversais la rivière en canot... nous devons contourner les glaces. Je me sentais brave avec mon père, qui était un bon navigateur. À l'âge de la retraite, le 18 octobre 1948, mon père, ma mère et moi nous nous embarquions sur le bateau North Shore pour passer un mois à Québec et le 26 novembre... revenir à Chute-aux-Outardes pour y passer un hiver [...] puis plusieurs hivers. [...] »⁶

En 1931, on construit un bâtiment à environ 30 mètres à l'est du phare pour feu de balisage. Le criard à brume est alors actionné par des moteurs à l'huile à air comprimé et émet un signal toutes les 20 secondes. En 1935, on instaure le système de radiophare dans ce même bâtiment.

« En 1935, on installe le premier poste de radio Beacon au phare de Natashquan Pointe, une radio sans fil (TSF) qui servait à guider les navires sillonnant les parages. Le premier opérateur fut un dénommé Jean Boudreau d'Ottawa, de 1935 à 1938 ; puis moi-même de 1938 à 1947. [...] »⁷

⁵ William E. Landry junior, petit-fils de William Landry senior. Québec, 1987. Fonds personnel.

⁶ Philomène Landry, fille de Dominique Landry. Chute-aux-Outardes, 1998. Fonds personnel.

⁷ William E. Landry junior, fils de Dominique Landry. Québec, 1987. Fonds personnel.

Cyrille-Albert Landry passe la plus grande partie de sa vie au phare de Natashquan Pointe. C'est ainsi qu'il succède à son père Dominique comme gardien du phare :

« C'est à l'automne 1921 que j'y suis allé pour la première fois, à l'âge de 13 ans, accompagné de mon père. L'année suivante, toute la famille déménagea au phare puisque mon père était employé comme assistant du grand-père William, et ce, jusqu'en 1928. Cette année-là, mon grand-père quitta son emploi et mon père prit la relève comme gardien. Et moi, à mon tour, je fus son assistant. Trois ans plus tard, on construit un bâtiment abritant un avertisseur (criard à brume) que l'on mettait chaque fois qu'il y avait du brouillard. C'était très important, car à cette époque il y avait plusieurs bateaux... Durant la guerre 1939-1945, nous devions demeurer au phare toute l'année, alors qu'auparavant nous fermions la première semaine de décembre pour reprendre le premier avril de l'année suivante. L'automne tard, avec la venue de l'hiver, nous voyagions en traîneaux tirés par des chiens. Il fallait s'assurer que la rivière soit gelée avant de s'y aventurer. Ce qui n'était pas toujours facile. Une fois la guerre terminée, nous reprenions le travail pour une période de 10 mois par année environ.

En 1948, mon père se retira après 20 ans de service et je pris la relève comme gardien principal. Mon frère Walter devint alors mon assistant, [...] il occupa ce poste durant sept ans. Il y avait toujours quelque chose à faire : entretien, nettoyage, peinture... et l'été, je m'occupais des vaches, j'allais aussi à la pêche, et l'hiver je faisais mon bois de chauffage. Avant, le chemin pour se rendre au phare était la plage. La construction d'une route d'intérieur a débuté vers 1940... on l'a beaucoup améliorée par la suite. Plus tard, au printemps 1970, mon employeur me fit dire qu'il était temps de prendre ma retraite après avoir passé 49 ans de ma vie au phare, dont plus de 20 comme gardien. [...] »⁸

« En 1960, comme Natashquan Pointe avait besoin d'un deuxième assistant, je suis revenu y travailler en compagnie de Paul-Hilaire Carbonneau jusqu'en 1962, [...] pour revenir de nouveau le 12 novembre 1965, date à partir de laquelle j'ai continué à travailler comme assistant jusqu'à l'été 1979, année où j'ai pris ma retraite. [...] »⁹

⁸ Cyrille-Albert Landry, fils de Dominique Landry. Natashquan, 1981. Fonds personnel.

⁹ Charles-Émile Cormier. Natashquan, 1986. Fonds personnel.



Le phare de Natashquan Pointe et la maison principale du gardien. 1972.
Gracieuseté : Pêches et Océans Canada. Fonds personnel.

Paul-Adrien Vigneault, un autre résident du village qui exerce ce métier depuis de nombreuses années, est le dernier gardien du phare de Natashquan Pointe :

« Mes débuts au phare ont commencé par la construction des maisons, qui a débuté le premier août 1959. À ce moment-là, j'étais responsable du transport des matériaux ; le 4 mars 1960, nous avons terminé le travail. Après avoir travaillé pendant quelques années avec Jacques Landry au phare de Pointe-des-Monts, j'ai été transféré le 13 décembre 1963 à celui de Natashquan Pointe pour le poste d'assistant afin d'aider Cyrille-Albert Landry, qui en était le gardien principal. En 1970, celui-ci a pris sa retraite, et c'est à ce moment-là que j'ai pris la charge de gardien principal. [...] »

De mon temps, nous avons plusieurs assistants qui se sont succédés, dont Paul-Hilaire Carbonneau et Charles-Émile Cormier de Natashquan. Toutes ces belles années sont déjà terminées, car nous fermions la station pour toujours. Le 17 avril 1987, à trois heures de l'après-midi, seulement un petit phare (tour à claire-voie) était en fonction, actionné sur des batteries solaires. Le 15 janvier 1988, à peine un an plus tard, j'ai pris ma retraite... »¹⁰

¹⁰ Paul-Adrien Vigneault. Natashquan, 1988. Fonds personnel.

Natashquan Pointe en 1978... d'après deux témoignages !

La grande rivière Natashquan...

« Au phare de Natashquan, la plus grande difficulté qu'on a, c'est durant la période d'octobre et de novembre. Octobre est un mois très venteux. Avec les tempêtes d'automne qu'on a, c'est difficile d'accès, même impossible.

Avec les canots qu'on possède, on n'est pas capable de se servir de gros bateaux vu qu'on est seulement qu'un homme pour le monter et le descendre, ce qui représente beaucoup de difficulté. Pour le traverser, c'est encore pareil. Quand il y a de la glace, avec le courant, si ton moteur se brise, tu as juste tes rames pour te sauver la vie. Tu peux emporter un moteur de secours, mais ça peut arriver que ton moteur de secours tu le brises aussi.

Dans ce temps-là, on est obligé de rester au phare et attendre qu'il fasse beau pour traverser soit par en dehors de la rivière, ou ce qu'on appelle communément « portager ». Portager, si tu as un canot trop pesant, c'est assez difficile pour un homme seul. Ça fait qu'on se procure un canot plus léger qu'on peut traîner ou se le placer sur le dos, et le portager pour traverser des embâcles de glace qui se trouvent à l'île Ste Hélène, au milieu de la rivière.

Il y a deux entrées. Il y a une île qui forme les deux entrées. Il faut portager à la longueur de l'île qui est assez longue. La rivière en elle-même a deux milles et trois quarts de large. On ne peut pas la traverser droit, dû aux marées et les bancs de sable qu'il y a dedans. Il faut suivre les chenaux, descendre, remonter, descendre et remonter, jusqu'à Pointe-Parent.

La période du printemps, c'est durant le mois de mai habituellement. D'habitude, dans la rivière, la glace sort le 21, des fois le 26, le 28 même. Cette année (en 1978), on a été chanceux parce que la rivière est sortie le 16 mai, ce qui n'a pas été vu depuis que je suis là, depuis quinze ans. L'hiver, pour la traversée, c'est très facile d'accès parce qu'on a des motoneiges fournies par le ministère des Transports, on a deux motoneiges. On traverse du phare à venir à Pointe-Parent, ce qui prend à peu près quinze minutes parce qu'on traverse droit. Et les premières traversées ont lieu au mois de novembre, vers le 21 novembre... Habituellement le 21, on traverse.

Premièrement, on va à pied sonder la glace, l'épaisseur, puis mettre des balises. On se coupe des petits arbres et on place ça à tous les 100 pieds, 150 pieds, pour nous indiquer notre chemin quand on revient pour passer en motoneige, pour être certain que la glace est bonne. On peut y aller une fois la baliser, on peut y aller deux, des fois trois fois. Habituellement, la rivière va prendre, et au bout de sept à huit jours on peut avoir une tempête, soit de l'ouest ou du nord-ouest, qui la fait casser (la glace) ; puis, le vent va tourner à l'est, et bien, dans la

rivière, toute la glace sort du dedans, ça fait qu'on est encore pris à traverser, soit avec le canot ou attendre qu'elle regèle. [...] »¹¹



Le site de Natashquan Pointe en hiver. 1979. Fonds personnel.

Le site de Natashquan Pointe...

« Justement, à Natashquan, c'est le phare. [...] c'est un des plus beaux sites de la côte. [...] Moi, je trouve que le phare est extrêmement bien situé, le terrain est beau, l'emplacement du phare, les bâtisses sont bien situées ; terriblement bien situées parce que les maisons sont toutes en ligne, sur le bord d'une petite dune de sable.

Il y a la dune qui va à la mer. Le phare est bien planté, une bonne place. Tu sors de la maison, tu passes par le phare, tu continues, tu tournes un petit peu et tu t'en vas à la power house, tout est très bien situé. Le site est parfait... »¹²

¹¹ Paul-Adrien Vigneault. Tiré de *Les phares du Saint-Laurent*. Service des transcriptions et dérivés de la radio. Radio-Canada. 1978. Recherche, entrevues, textes, documentation : Rodrigue Gignac. Adaptation des textes : André Picard. Émission réalisée à Québec par André Corriveau.

¹² Roger Saint-Pierre. Idem.



Vue aérienne du site de Natashquan Pointe. Vers 1980.
Photo/Coll. : Marie-Paule Gallant-Vigneault. Fonds personnel.

Le site du phare de Natashquan Pointe

D'après le plan de Pêches et Océans Canada, août 1977

MAISON DE L'ASSISTANT GARDIEN (SECTEUR EST)

Août 1959. Début de la construction des trois maisons pour les gardiens (Est, Centre, Ouest) du site de Natashquan Pointe. Fin des travaux : printemps 1960.

HANGAR À HUILE

RÉSERVOIR À KÉROSÈNE

BÂTIMENT CRIARD (AVERTISSEUR OU CORNE) À BRUME)

En 1931, on construit un bâtiment abritant le criard à brume actionné par des moteurs à l'huile à air comprimé qui émet un signal toutes les 20 secondes.

BÂTIMENT (EN ANNEXE) POUR ÉQUIPEMENT RADIOPHARE MARCONI

En 1935, on instaure le système de radiophare en annexe au bâtiment abritant le criard à brume. Ce système radio Beacon, une radio sans fil (TSF), sert à guider les navires sillonnant les parages. Le système de télégraphie sans fil (TSF) ou radio est, en fait, un émetteur-récepteur qui transmet des messages codés en morse.

RÉSERVOIR À KÉROSÈNE ET BÂTIMENT À GÉNÉRATRICE

BÂTIMENT À PROVISIONS

<p>Le site du phare de Natashquan Pointe D'après le plan de Pêches et Océans Canada, août 1977</p>
<p><u>RÉSERVOIRS À KÉROSÈNE</u></p>
<p><u>ANTENNE DE TÉLÉCOMMUNICATION</u></p>
<p>Automne 1971. Cette antenne de télécommunication est instaurée. Elle sert de tour de contrôle (phare automatisé) entre le phare de Pointe à la Bruyère (ou Pointe-Est) de l'île Anticosti et le phare de Natashquan Pointe. En 1987, on démantèle l'antenne de télécommunication.</p>
<p><u>BÂTIMENTS POUR CHAMBRE À BATTERIES</u></p>
<p>Automne 1971. Une équipe s'affaire au creusage pour l'enfouissement de fils reliant l'antenne de communication au système automatique. On y installe également un criard à brume électronique, avec départ automatisé. Petites bâtisses dont l'une abrite le lecteur de visibilité et l'autre, le groupe électrogène. Des équipements électroniques hautement sophistiqués jouent désormais le rôle de gardien de phare.</p>
<p><u>TOUR DU PHARE</u></p>
<p>Dès 1912, début de la construction d'une tour de béton armé de 46 pieds et d'une lanterne à triple éclat d'une hauteur de 12 pieds. Achèvement des travaux : 1913-1914.</p>
<p><u>MAISON DU GARDIEN PRINCIPAL (SECTEUR CENTRE)</u></p>
<p>Août 1959. Début de la construction des maisons pour les gardiens (Est, Centre, Ouest) du site de Natashquan Pointe. Fin des travaux : printemps 1960.</p>
<p><u>TOUR RADIOPHARE AUTOMATISÉ</u></p>
<p><u>MAISON DE L'ASSISTANT GARDIEN (SECTEUR OUEST)</u></p>
<p>Août 1959. Début de la construction des maisons pour les gardiens (Est, Centre, Ouest) du site de Natashquan Pointe. Fin des travaux : printemps 1960.</p>

La fin d'une époque

Dès le début des années 1970, le gouvernement d'Ottawa autorise les procédures et commence un programme d'automatisation à la grandeur du Canada ; programme qui se fera graduellement au fil des ans. Dans cette optique, le gouvernement poursuit ainsi, depuis avril 1987, l'automatisation de quelques sites dont le phare de Natashquan Pointe. Le gardien principal, monsieur Paul-Adrien Vigneault, accompagné de son assistant, monsieur Julien Duguay, ont ainsi procédé à la fermeture des installations domestiques, soit le 17 avril 1987 précisément.

À la suite de cette procédure, les habitations des gardiens, de même que leurs dépendances, sont alors déclarées surplus aux besoins de la Garde côtière canadienne qui avait la responsabilité du ravitaillement et de l'entretien de ces bâtiments.

Selon un processus à suivre envers les divers paliers de gouvernement, ces installations sont alors mises en vente pour démolition ou déménagement. Par ailleurs, étant donné la situation relative à l'érosion du sol que le ministère connaît à cet endroit (problèmes notés à partir de 1985), des décisions rapides sont prises à cet effet, selon les expertises qui leur ont été remises. Malheureusement, pour une raison de sécurité, des soumissions pour la destruction complète des installations du site de Natashquan Pointe furent demandées.



Le site de Natashquan Pointe. Depuis 1985, on y remarque l'érosion de la falaise. 1992. Gracieuseté : Pêches et Océans Canada. Fonds personnel.

L'érosion de la falaise sur le site de Natashquan Pointe. Seul le phare est encore intact, les habitations étant démantelées. 1995. Gracieuseté : Pêches et Océans Canada. Fonds personnel.



Pendant ce temps, les gens du milieu ainsi que la communauté anglophone de Kégaska étaient informés que le site allait être démoli sous peu. Dans l'espace de quelques mois, et à la faveur de la nuit, sans que personne ne s'en rende compte, on procède à la démolition des bâtiments dans l'espoir de récupérer tout le bois qui était encore en très bon état de récupération. C'est ainsi que toutes les installations entourant le phare furent complètement démantelées.



Vestige de la structure du phare de Natashquan Pointe. 1998.
Photo/Coll. : Marie-Paule Gallant-Vignault. Fonds personnel

Conclusion

Le phare de Natashquan Pointe a donc été fermé définitivement... d'abord en raison du début de l'automatisation et ensuite à cause du phénomène de l'érosion de la falaise. L'évolution de la technologie et la réalisation d'économies considérables ont contribué à mettre de l'avant un programme d'automatisation qui a déjà fait ses preuves à titre de projet pilote. Dans cette optique, le gouvernement poursuit, en avril 1987, l'automatisation de quelques sites, dont celui de Natashquan Pointe.



Nouvelle structure d'acier (tour à claire-voie).
1992.

Gracieuseté : Pêches et Océans Canada.
Fonds personnel.

Des problèmes d'érosion de la falaise avaient aussi été identifiés dès 1985, et le site était devenu très dangereux. Une nouvelle structure d'acier (tour à claire-voie montée d'un feu de navigation d'une hauteur de la base au feu de 13,15 mètres et du feu par rapport à la pleine mer supérieure grande marée (PMSGM) de 22,07 mètres) est alors construite en 1992. L'année suivante, un avis aux navigateurs fut produit afin de modifier les cartes marines.

Depuis ce temps, la surveillance des équipements d'aide à la navigation est télécommandée à partir d'une station relais qui transmet les données à un réseau central d'information. C'est au printemps 1995 que la tour hexagonale en béton armé connaît sa chute finale de son promontoire vers la plage. Dix ans après avoir été identifiée comme étant le problème, l'érosion aura eu finalement raison de cette structure de béton.

Note :Merci à Laurent Jomphe pour la restauration des photographies.

Nouvelle exposition au Musée Maritime du Québec « Ces bateaux qui n'allaient nulle part »

Le Musée maritime du Québec, situé sur la route des Navigateurs dans le magnifique village de L'Islet, prépare une toute nouvelle exposition mettant en lumière les plus récentes recherches en patrimoine maritime.

Largement inspiré de la publication *Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec 1830 - 1963* de Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest parue à l'automne dernier

chez Septentrion, l'exposition *Ces bateaux qui n'allaient nulle part* permettra de découvrir et de comprendre cette vie unique à bord de ces navires à la vocation toute spéciale : signaler la présence invisible du danger.

Quelque 30 artefacts provenant principalement d'anciens marins de bateaux-phares et de la collection du Musée maritime du Québec seront mis en scène. Parmi ces objets dévoilés au grand public pour la première fois, il y aura le journal de bord du capitaine Alfred Couillard, arrière-grand-père du Premier ministre actuel, une roue à gouverner qui constitue le dernier vestige d'un bateau-phare, des photographies et six maquettes de modèle de bateaux pour la plupart fabriquées par temps libre à bord d'un *lightship*.

Les bateaux-phares québécois ayant tous disparu, plusieurs illustrations riches en détails et précisions réalisées par l'auteur et concepteur de navires Jean-Pierre Charest permettront d'admirer l'évolution architecturale de ces bateaux qui n'allaient nulle part.

L'exposition sera consacrée à l'évolution technique et architecturale des bateaux-feux, tout en dévoilant un aspect humain fascinant appuyé par de savoureuses citations des derniers témoins de cette époque révolue.

Elle présentera de manière inédite les différents postes de mouillage et des navires assignés, disséminés le long de notre fleuve majestueux depuis le chenal sud de l'estuaire du Saint-Laurent jusqu'à la pointe est de l'île d'Anticosti.

Au cours des années, 20 navires changeant de nom à 34 reprises ont signalé la présence invisible du danger. Pendant 133 ans, par tous les temps, des hommes courageux ont consacré leur vie, dans des conditions difficiles, pour protéger celle des marins.



Cette exposition apportera une contribution au devoir de mémoire envers ces hommes du fleuve. Elle sera présentée au Musée maritime du Québec - Capitaine J.E. Bernier, dès juillet 2017 et fera partie intégrante d'une programmation toute spéciale pour souligner les 50 ans du Musée, en 2018.

Bienvenue à bord!

mmq.qc.ca
55, chemin des Pionniers E, L'Islet

L'exposition : « Tout feu, tout phare » déménage !

C'est le grand départ ! Les magnifiques photos de [Patrick Matte](#) et l'ensemble de l'exposition « TOUT FEU TOUT PHARE » avec les maquettes et les lentilles de la collection du Musée quitteront L'Islet pour voguer vers un autre public au [Musée régional de la Côte-Nord](#). Le musée est situé au 500, boul. Laure à Sept-Îles.



Venez en grand nombre voir les phares du Saint-Laurent !

Dernière ligne droite pour la nouvelle exposition « *Empress of Ireland : l'histoire continue* » !

(Par : Annemarie Bourassa)

Après plusieurs mois de travaux, le Site historique maritime de la Pointe-au-Père entre dans les dernières semaines de construction de la nouvelle exposition sur l'histoire de l'*Empress of Ireland*, qui ouvrira ses portes le 10 juin !

En 2017, le musée *Empress of Ireland* s'agrandit! Une toute nouvelle exposition d'une superficie de 2 800 pieds carrés prendra place dans le bâtiment et immergera nos visiteurs dans l'incroyable histoire de ce transatlantique ! Des sombres profondeurs de l'épave à l'atmosphère festive de son dernier voyage, les visiteurs vivront à rebours le destin tragique du bateau, mis à l'honneur à travers une exposition plus immersive que jamais, magnifiée par une atmosphère prenante et des technologies interactives dévoilant de nouvelles archives et témoignages des passagers !



M. Alain Gagné et M. André Bellerose de l'atelier Ébénisterie du Bic

Le design de cette nouvelle expérience muséale a été confié à l'équipe montréalaise de LM Tremblay, forte de ses 20 ans d'expérience en arts visuels, en scénographie et en muséographie, qui a mis tout son talent dans la création de cette exposition qui surprendra ! Leurs anciennes réalisations comportent, entre autres, les expositions à succès « *Exo, Sur les traces de la vie dans l'Univers* » au Planétarium Rio Tinto Alcan de Montréal (2013) et « *Nous, les Insectes* » de l'Insectarium de Montréal (2011). Plusieurs entreprises de la région auront aussi mis la main à la pâte pour la réalisation

de l'exposition, entre autres l'atelier Ébénisterie du Bic, André Rioux Éclairagiste, Michael Bergstaller de Sculptureberg ou encore l'entreprise Multi Soudures BSL.



Le spectacle multimédia « Le dernier voyage », présenté dans le musée depuis 3 ans, continuera à être projeté.

Toute l'équipe a hâte de vous présenter ce nouveau chapitre dans l'histoire du site historique ! Rendez-vous à tous dès le 10 juin !

Au Musée régional de Kamouraska *Le fleuve, les îles et les phares* Lancement le premier juin 2017

(Par : Anik Corminboeuf)

La beauté du fleuve Saint-Laurent et des îles de Kamouraska ont contribué à faire de Kamouraska la première place d'eau du Canada. Encore aujourd'hui, le village a conservé cette vocation touristique.



Pourtant, la Côte-du-Sud et Kamouraska ont aussi une histoire maritime importante. La nouvelle exposition temporaire **Le fleuve, les îles et les phares** fait place à ce volet de l'histoire maritime. L'exposition sera embellie par les œuvres de l'artiste de Kamouraska, Yves Ayotte qui a peint quelques œuvres spécialement pour cette exposition. En voici un aperçu :

La Côte-du-Sud est une mince bande de terre bordant le fleuve, s'étirant sur environ 150 kilomètres, de Beaumont à Saint-André. Zone agricole prospère, faute de routes adéquates, le Saint-Laurent devient la route principale par laquelle les produits de Côte-du-Sud seront exportés vers les centres urbains, permettant ainsi la croissance économique des différents villages.

Les goélettes, élégants voiliers apparus au XVI^e siècle en Hollande, assureront l'exportation et l'importation des biens et des marchandises. Presque à elles seules, les goélettes appuieront le peuplement de la vallée du Saint-Laurent en assumant le *cabotage*, c'est-à-dire l'acheminement de marchandises ou de passagers sur une courte distance entre les localités riveraines, de même qu'entre les deux rives.

S'en suit la belle époque des goélettes, sillonnant le Saint-Laurent, où chaque municipalité avait son quai. En 1826, Kamouraska est d'ailleurs l'un des premiers villages de la Côte-du-Sud à posséder un quai pour faciliter le chargement et le déchargement de marchandises. Pourtant, les défis sont grands pour qui veut naviguer sur ce fleuve, un des plus



grands du monde, au fort débit, parsemé d'îles, d'îlots, de bancs de sable, de récifs et de hauts-fonds.

Avec l'augmentation du trafic maritime d'outre-mer en plus de la navigation locale, des pressions seront faites par les armateurs et marchands pour sécuriser cette voie maritime. La création de La maison de la Trinité de Québec, en 1805, permettra de sécuriser le fleuve Saint-Laurent. Grâce à des bouées, des phares et des bateaux-phares, une première étape sera franchie pour aider nos marins à arriver à bon port !

Consultez notre site web : museedekamouraska.com
ou notre page Facebook pour connaître toutes nos activités.

OZÉNIPHARE DELISLE

(Par : Jean Cloutier)

OZÉNIPHARE DELISLE, le gardien du phare de l'Île, est de retour avec ses judicieuses réflexions !



La page Facebook de La route des phares

Depuis maintenant un peu plus d'une année, entre chacun de nos *Bulletins des Amis des phares*, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook pour y trouver des informations, des liens, des capsules historiques et plus encore. Grâce à votre adhésion à cette page, nous avons déjà atteint les 1 000 « J'aime », et sommes en route vers le cap des 2 000 « J'aime » ! Merci d'être là !

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

**N'hésitez pas ! Dormir ou manger dans un phare ou simplement en faire la visite demeure une expérience authentique au goût de mer !
C'est une invitation...**

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, vous pouvez nous les transmettre à : *Jean Cloutier*

Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent
Courriel : corporation@routedesphares.qc.ca

Comité du *Bulletin des Amis des phares* :

Jean Cloutier
Marie-Christine Payette
Lise Cyr
Patrick Matte

Remerciements spéciaux pour la participation à ce Bulletin :

Jean-Marie Fallu
Bernard Landry