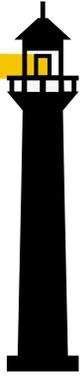


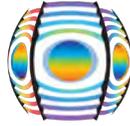
LE   **BULLETIN**  
DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 40

Printemps 2025



## Bulletin des Amis des Phares #40, printemps 2025



### Les amis des phares du Saint-Laurent

#### Conseil d'administration

Président : Jean Cloutier  
Vice-président : Patrick Matte  
Trésorière : Hélène Théberge  
Secrétaire : Annemarie Bourassa  
Administrateur : Ladd Johnson

#### Comité du Bulletin

Jean Cloutier  
Lise Cyr  
Patrick Matte  
Marie-Christine Payette

#### Coordonnées

Les Amis des phares du Saint-Laurent  
1000, rue du Phare  
Rimouski (Québec) G5M 1L8  
Site Web : [routedesphares.qc.ca](http://routedesphares.qc.ca)

« Construits pour signaler la terre aux marins, les phares possèdent désormais une autre vertu : annoncer la mer aux terriens. »

(Vincent Guigueno; Au service des phares. Presse universitaire de Rennes)

#### En page couverture



La crue printanière a raison du petit phare de Nicolet.

Photo : Patrick Matte

#### Devenez un ami des phares du Saint-Laurent (20\$ / an)

Si la préservation et la mise en valeur des phares du Québec vous tiennent à cœur, vous pouvez devenir membres des Amis des phares du Saint-Laurent pour :

- encourager la préservation et la mise en valeur des phares;
- contribuer à la vitalité de la corporation;
- être en contact avec des passionnés des phares;
- partager nos expériences sur les enjeux et défis de la préservation des phares;
- recevoir le Bulletin des amis des phares 2 fois par année;
- possibilité de participer à l'Assemblée Générale Annuelle en septembre.

Information et paiement en ligne sur [notre site Web](http://routedesphares.qc.ca).

## Dans le journal du gardien du phare

Mot du président	Page : 01
Assemblée générale des Amis des phares	Page : 02
La crue printanière emporte le phare de Nicolet	Pages : 02-05
Journée québécoise des phares 2024	Page : 05
La Corporation de développement de La Martre et l'acquisition du phare	Pages : 05-07
Le phare de Cap-des-Rosiers : Enjeu électoral?	Pages : 07-09
Nouveau Logo pour l'Océanic de Rimouski	Pages : 09-10
Présentation du livre : <i>Gardiens de phare en Minganie</i>	Pages : 10-13
Femmes et phares : Lise Cloutier, dernière surintendante des gardiens de phare	Pages : 13-17
In Memoriam : Mme Antoinette Tremblay	Page : 17
Vivre sous la lumière d'un phare : le livre	Page : 18
L'utilisation de pigeons voyageurs pour communiquer avec un phare	Pages : 18-22
Guides touristiques 2025-2026	Pages : 22
Commentaires d'Ozéniphare Delisle	Page : 23
Page Facebook	Page : 23
Nouveau site Internet	Page : 24
Programmation journée des phares à l'Île Verte	Page : 25

## Mot du président

Bonjour chers amis et chères amies des phares,

La nouvelle réalité est que cette Corporation n'est plus exclusivement réservée aux gestionnaires de phare. Elle est maintenant ouverte à tous ceux qui ont à cœur les phares du Saint-Laurent. Ainsi, depuis la dernière Assemblée générale, le conseil d'administration a multiplié les rencontres pour redéfinir son mandat, sa mission et ses objectifs. Nous avons très hâte de vous présenter le fruit de cette réflexion lors de la prochaine Assemblée générale qui se tiendra sur le site du phare de Cap-Chat, le 20 septembre prochain. Évidemment, il faut être membre pour recevoir l'invitation et les informations en lien avec cette rencontre annuelle des gestionnaires et des amis des phares. J'invite donc tous les lecteurs du *Bulletin* et tous nos abonnés sur Facebook à devenir membres des Amis des phares et à participer à l'action collective visant à sauvegarder nos phares encore en place aux abords du Saint-Laurent. Je vous invite également à participer et à visiter un de nos phares lors de la **Journée québécoise des phares** qui se tiendra le 13 juillet.



Au plaisir de voir votre nom s'ajouter à notre liste des Amis des phares et d'avoir le plaisir de jaser de phares avec vous!

Cordialement,  
Jean Cloutier  
Président des Amis des phares.

## Assemblée générale de 2025

Par : Jean Cloutier

L'Assemblée générale des Amis des Phares se tiendra le **20 septembre prochain** à la station de phare de Cap-Chat. L'horaire de la journée n'est pas finalisé, mais il y aurait une rencontre du CA en avant-midi et la réunion/l'AGA se tiendrait à partir de 13 h 30. La rencontre serait suivie d'un 5 à 7 sur place et d'un souper. Plus de détails seront communiqués aux membres au courant de l'été. Évidemment, il faut être membre des Amis des phares pour recevoir les informations et pouvoir y assister. Il est encore temps de devenir membre!



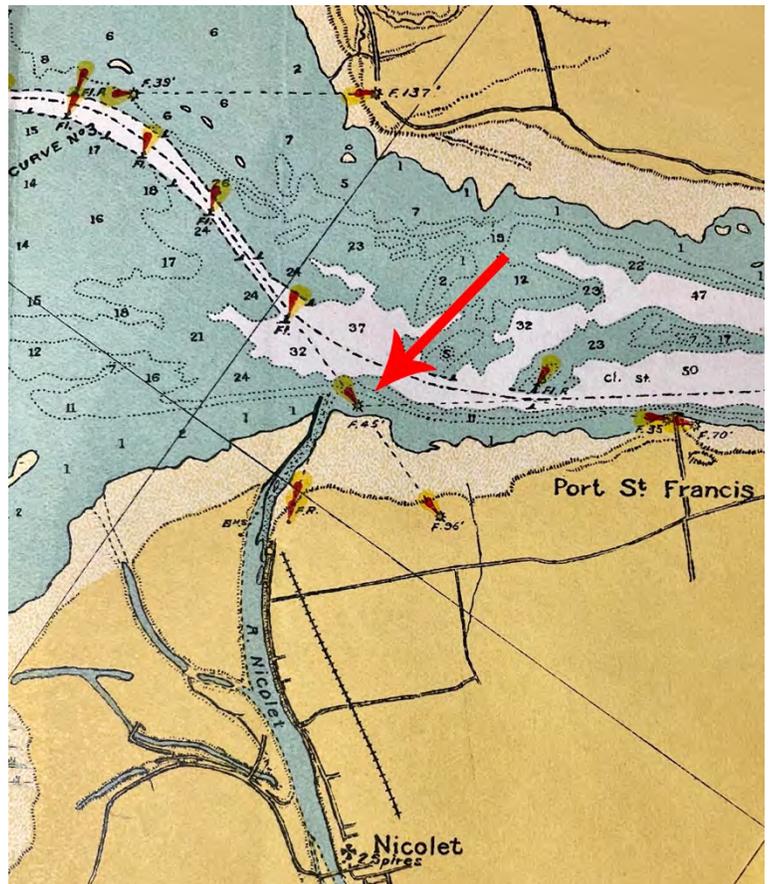
Phare de Cap-Chat, Photo Patrick Matte

## La crue printanière emporte le phare de Nicolet

Par Jean Cloutier

Le 17 mars dernier, la crue printanière de la rivière Nicolet, combinée au mouvement des glaces du lac Saint-Pierre ont eu raison de ce feu de navigation en le déplaçant de son assise. La structure de béton semble avoir été poussée en bas de son piédestal, la laissant semi-submergée quelques mètres plus loin.

La rivière Nicolet est un affluent du fleuve Saint-Laurent qui se jette à la partie avale de la rive sud du lac Saint-Pierre. En 1906-1907, le ministère de la Marine et des Pêcheries fait construire des feux d'alignement près de la rivière Nicolet, dans le but de guider les navires en montant vers la courbe No 3 du lac Saint-Pierre (voir la carte ci-jointe).



Le petit phare de Nicolet positionné à l'embouchure de la rivière. Carte Marine de 1937, coll. J. Cloutier

Le feu avant de cet alignement est érigé à l'embouchure de la rivière sur un quai de béton armé. Il est composé de deux parties. La première est de forme pyramidale et fait 42 pieds (12,8 m) à sa base et va en rapetissant jusqu'à 25 pieds (7,6 m) au sommet. Sa hauteur est de 30 pieds (9,15 m). Sur ce bloc de béton, la deuxième partie est constituée d'un édifice carré en bois, surmonté d'une lanterne de bois hexagonale. Ce bâtiment de couleur blanche a 19 pieds (5,8 m) de hauteur entre la base et le dessus du ventilateur. Le feu de navigation se situe ainsi à 45 pieds (13,7 m) au-dessus du niveau de l'eau en été.



Le premier phare de Nicolet. Archives nationales du Canada



En 1938, des modifications sont apportées à ce phare de bois en le remplaçant par une structure métallique, réduisant la hauteur du feu de 45 pieds (13,7 m) à 23 pieds (7 m). C'est possiblement lors de cette intervention que la base de béton aurait été modifiée. Arborant maintenant une forme irrégulière, la partie amont de cette plate-forme fait face au courant et a l'apparence d'une étrave de navire pour briser la glace, tandis que la partie arrière est carrée. D'autres interventions sont aussi apportées en 1966 et en 1970, moment auquel le feu est remplacé par un feu à secteur.

Le petit phare de Nicolet. Photo : Patrick Matte

Ce petit phare de Nicolet n'est pas le seul à avoir le pied dans l'eau. Quelques autres piliers-phares sur le Saint-Laurent défient les éléments chaque saison et se font malmener par les glaces et les courants sous-marins qui excavent les alentours de ces installations. Après plusieurs interventions coûteuses et

sans résultat, le pilier de l'île Blanche a été démantelé en 1995. (voir Bulletin No 20) Le Pilier du Haut-Fond Prince, à l'embouchure du Saguenay, a nécessité lui aussi des réparations et de l'enrochement pour le protéger. Malgré sa position sur une batture, exposant moins le pilier de Prairie à l'île aux Coudres, celui-ci a également eu droit à la réfection de sa base et de l'enrochement de protection.

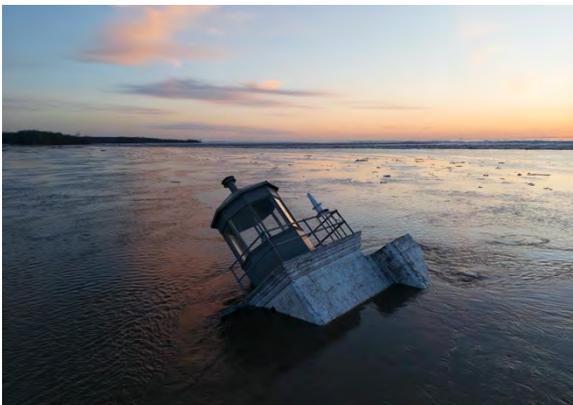


Pilier du haut-fond Prince, photo : J. Cloutier



Pilier de Prairie, photo : J. Cloutier

Et pour le petit phare centenaire de Nicolet? À quand remontent les dernières interventions sur sa base de béton ou de l'enrochement de protection? Le fait que le phénomène des marées ne se rend pas jusqu'à ce phare semble avoir écarté la crainte qu'il s'endommage. C'est pourquoi rien n'a été fait dans les dernières décennies pour consolider cette structure, résultant à sa perte. La Garde côtière va effectuer l'inspection et la stabilisation du site pour évaluer les options, pour une réinstallation ou l'ajout d'une nouvelle structure lumineuse en remplacement. Des décisions seront prises dans les prochains mois.



Le phare de Nicolet à la dérive. Photos Patrick Matte

C'est malheureux de voir notre patrimoine maritime se faire bousculer ainsi et disparaître sous nos yeux, par manque d'investissement et d'entretien du gouvernement. Quel phare sera le prochain? Le phare du Cap-Blanc en Gaspésie dont le cap érodé approche dangereusement du phare? Il faudrait peut-être intervenir avant d'en perdre un autre...

## Journée québécoise des phares 2025

C'est à l'été 2016 que nous avons tenu notre première Journée québécoise des phares. Cette année, nous en serons donc à notre 10<sup>e</sup> édition.



Le 13 juillet prochain, que vous soyez sur la Côte-Nord, dans le Bas-Saint-Laurent ou en Gaspésie, il y a des phares à visiter. Plusieurs phares offrent des activités spéciales et elles diffèrent d'un phare à l'autre. Le but de cette journée thématique est de faire parler de nos phares, mais aussi de permettre aux gens de constater les travaux de restauration et de mise en valeur réalisés. C'est en fait, une journée qui souligne la richesse patrimoniale, la culture et l'identité maritime des Québécois, dont ces phares sont les plus fiers représentants. Nous vous invitons à consulter notre site Internet, l'onglet « journée des phares » où certains phares annoncent leurs événements.

À la fin de ce Bulletin, vous trouverez la programmation du phare de l'île Verte

## La Corporation de développement de La Martre est fière d'annoncer l'acquisition du phare!

Par Valérie Bertrand-Lemay

Fondée en 2018, la Corporation de développement de La Martre est un organisme qui veille à offrir des services de proximité aux citoyens de Cap-au-Renard et de La Martre. C'est avec beaucoup d'enthousiasme que nous annonçons aujourd'hui une acquisition majeure : depuis mars 2025, le phare de La Martre – véritable symbole de notre identité maritime – est officiellement passé à nos mains.

Ce transfert, rendu possible par Pêches et Océans Canada, s'est concrétisé par la cession symbolique du bâtiment pour la somme de 1 \$. À cette transaction s'ajoute une subvention de 150 000 \$ dédiée à la réalisation de travaux de réfection majeurs, notamment la remise en état de la peinture extérieure et de la coupole, ainsi qu'à l'entretien à long terme du phare. Il faut dire que ce processus était déjà amorcé depuis plusieurs années : Pêches et Océans Canada nous talonnait afin que nous assurions la continuité de la vocation publique de ce lieu emblématique.

Pour les dix prochaines années, la Corporation s'engage à maintenir l'accès public au phare. Les visites guidées feront donc partie intégrante de notre programmation estivale pour les années à venir.



La station de phare de La Martre, Photo Patrick Matte

Cette acquisition vient renforcer la cohérence de notre démarche patrimoniale. En effet, en 2023, la Corporation avait déjà acquis la Maison du gardien ainsi que le bâtiment du criard à brume. L'ensemble du site du phare est donc désormais entre les mains de la communauté, protégé des intérêts privés et valorisé comme un bien collectif.

Des projets d'aménagements sont en cours afin d'améliorer l'expérience des visiteurs. La Maison du gardien fait présentement l'objet de travaux de réfection : toiture, portes et fenêtres sont en cours de rénovation. De nouveaux espaces thématiques y seront accessibles très bientôt :

- **Un cabinet de curiosités**, qui met en valeur des artefacts provenant du territoire, éveille la curiosité des visiteurs et s'inspire de l'imaginaire du lieu;
- **Un jeu d'évasion dans la chambre du gardien**, une activité familiale immersive où les participants disposent d'une heure pour résoudre des énigmes, redémarrer le phare et éviter un naufrage – un clin d'œil à l'histoire maritime du site;

- **Un sentier d'interprétation**, aménagé sur le site, qui fait découvrir les différents patrimoines de La Martre – maritime, archéologique, historique et vivant – à travers dix panneaux informatifs accessibles à tous.

L'ensemble des activités sont offertes en français et en anglais.

Le site du phare et le village de La Martre se trouvent sur le territoire du 7<sup>e</sup> district de Gespe'gewa'gi, les terres ancestrales des Mi'gmaq qui n'ont jamais été cédées par cette nation, et dont la souveraineté est toujours revendiquée.

Suivez notre page Facebook! Des activités ponctuelles s'ajoutent à la programmation. Ne manquez pas le bateau!

Le projet d'aménagement du site du phare de La Martre est rendu possible grâce au soutien financier de Développement économique Canada, de la MRC de la Haute-Gaspésie, de la SADC de la Haute-Gaspésie, de la caisse Desjardins de la Haute-Gaspésie et de la municipalité de La Martre.

## **Le phare de Cap-des-Rosiers, un symbole identitaire ignoré par Ottawa**

Par Jean-Marie Fallu, historien et président de Patrimoine Gaspésie

**Au moment où, en réaction à la menace américaine, le gouvernement canadien prône une plus forte affirmation de l'identité nationale, ce dernier fait piètre figure en matière de préservation de ses propres immeubles patrimoniaux. Un cas patent : le phare de Cap-des-Rosiers.**

Depuis bien des années, le signal du phare de Cap-des-Rosiers ne se rend pas à Ottawa. Trônant dans toute sa majesté à l'entrée du Saint-Laurent, ce phare a beau être le plus haut au pays, il est regrettable de constater qu'il est complètement ignoré par son propriétaire, le gouvernement canadien.

Pourtant, cet imposant phare est désigné « Lieu historique national » et sa restauration et son intégration au parc national Forillon font l'unanimité auprès des intervenants du milieu (Ville de Gaspé et instances touristiques de la Gaspésie).

### **L'intégration du phare au parc national Forillon**

Il faut savoir que parmi les parcs nationaux du Canada, qui sont avant tout des parcs naturels, Forillon est, sauf erreur, le seul parc qui a l'obligation de préserver et de mettre en valeur non seulement son patrimoine naturel, mais aussi son patrimoine culturel, d'où le thème du parc « L'harmonie entre l'homme, la terre et la mer ». C'est pourquoi l'intégration du phare de Cap-des-Rosiers au parc national Forillon cadre tout à fait avec le volet culturel de ce parc.

Par ailleurs, durant ses deux mandats ministériels, la députée de la région, madame Diane LeBouthillier, n'a jamais voulu prendre en main et régler une fois pour toutes ce dossier en procédant à la restauration complète du phare et à son intégration au parc Forillon comme le souhaitaient et le souhaitent encore les

communautés de la pointe gaspésienne. Durant ses dix années au pouvoir (2015-2025), elle a souvent déclaré aux médias que pour elle ce dossier n'était pas une priorité.

Elle fit certes quelques démarches auprès des ministres de Pêches et Océans (MPO) et d'Environnement Canada, de qui relève le parc Forillon. Faible résultat. Elle déclara que pour le MPO, la restauration du patrimoine n'était pas dans son mandat et que pour Environnement Canada, ce dossier se butait principalement à un manque de financement de la part de l'Agence Parcs Canada. Il semble que les coûts de la restauration du phare tourneraient autour de sept millions de dollars. Or, en 2024-2025, le budget du MPO était de 4 milliards 685 millions de dollars et celui de l'Agence Parcs Canada de 2 milliards 229 millions de dollars!



La station de phare de Cap-des-Rosiers. Photo François Prévost

**« ce phare ne tombera pas demain matin »**

Cependant, les espoirs ont pu être grands en 2023 lorsque la députée LeBouthillier a été nommée ministre de Pêches et Océans Canada (MPO). Elle était donc en situation de pouvoir enfin régler ce dossier. Mais, elle ne l'a pas fait! Candidement, elle résuma son peu d'intérêt en faisant ce navrant commentaire : « Ce phare ne tombera pas demain matin et qu'il va me survivre. »

Depuis, le MPO a dû certes injecter certaines sommes d'argent dans le seul but de sécuriser le phare, mais sans aller jusqu'à une restauration complète. Durant la campagne électorale, madame LeBouthillier s'est vantée du fait que le MPO avait injecté en 2024 quelque 500 000 \$ dans la rénovation du phare. Or, ces récents travaux curatifs et temporaires, qui ont été faits en toute urgence pour sécuriser le phare, sont dus à sa propre inaction dans ce dossier.

Comme cela a déjà été fait aux élections fédérales de 2021, Patrimoine Gaspésie a demandé en 2025 aux divers candidats de la circonscription Gaspésie–Les Îles-de-la-Madeleine–Listuguj de faire du phare Cap-des-Rosiers un enjeu électoral. Seul le candidat du Bloc québécois a promis, s'il est élu, de faire les démarches requises afin que le phare subisse une restauration complète et qu'il soit intégré au parc national Forillon. Quant à madame LeBouthillier, elle s'est contentée de déclarer ceci : « Le gouvernement canadien va continuer d'observer la situation du phare! »

Rappelons que dans *Le Devoir* du 28 août 2021, Jean-François Nadeau nous apprenait que « Le Canada continue d'être le seul pays du G7 à ne pas avoir adopté de loi pour protéger le patrimoine placé sous sa responsabilité. » Si une telle loi existait au Canada, peut-on espérer que la protection du phare de Cap-des-Rosiers deviendrait une obligation gouvernementale, sans être à la seule merci des politiciens en place?

#### L'importance de ce phare

L'importance historique et patrimoniale de ce phare n'est plus à démontrer. À la suite de nombreux naufrages, il a fallu attendre 1858 pour que la Gaspésie soit enfin dotée de son premier phare et non le moindre, celui de Cap-des-Rosiers, une tour de neuf étages qui en fait le phare le plus haut au pays (112 pieds ou 35 mètres). Il a été désigné officiellement « Lieu historique national du Canada » en 1974 et classé « Bâtiment fédéral du patrimoine » en 1994. Il demeure au Québec le dernier phare dit impérial « Imperial Tower », appelé ainsi du fait que ces phares – ayant plus de 30 mètres – étaient les plus imposants au pays.

Aujourd'hui, le phare de Cap-des-Rosiers, cet immeuble patrimonial d'importance historique nationale, représente une icône touristique incontournable et utilisée dans leur publicité par bien des intervenants. Au fil du temps, ce phare est devenu en quelque sorte le rocher Percé de la pointe Gaspésienne!

#### Nouveau logo pour l'Océanic de Rimouski

Par Jean Cloutier

À l'occasion de son 30<sup>e</sup> anniversaire, le Club de hockey l'Océanic de Rimouski porte fièrement un nouveau logo pour la saison 2024-2025. **Le phare de Pointe-au-Père** est l'élément central de ce nouvel insigne, mais il est à noter que chacune des parties de cette illustration a été soigneusement réfléchi et se présente comme suit :

**Cercle bleu pâle** : Représente le fleuve Saint-Laurent

**Cercle bleu marin** : Représente le hublot du bateau

**Phare** : Représente le phare de Pointe-au-Père qui guide le navire qu'est l'Océanic et ses étudiants-athlètes à bon port.



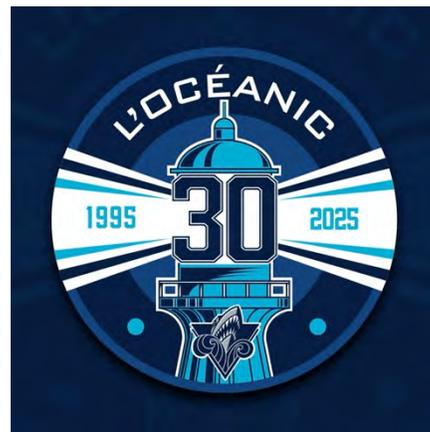
**1995** : Année de l'arrivée de la concession de Rimouski dans la LHJMQ

**2025** : Nouveau grand périple en mer pour L'équipe de toute une région

**Lumière de gauche** : Éclairer l'histoire de l'organisation

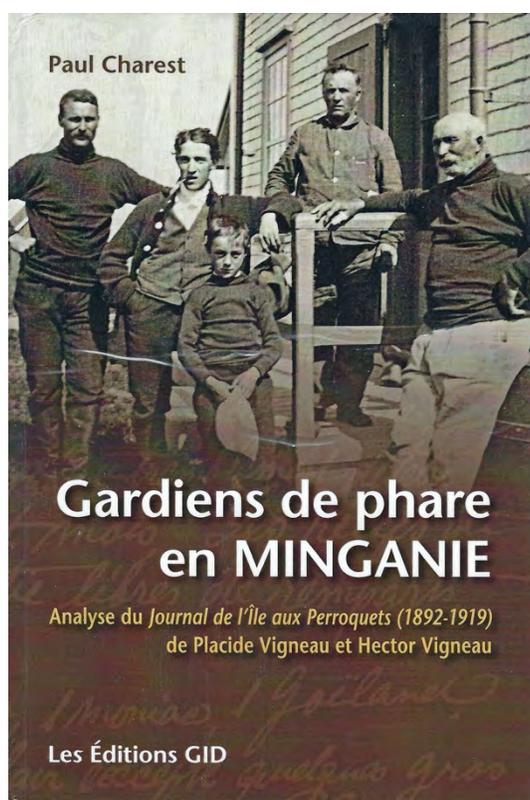
**Lumière de droite** : Instruire l'unité actuelle et future

**30 et lumière centrale** : Inspirer et mettre en valeur notre histoire à l'aide de nos différents voyages et membres de l'équipage



## Présentation du livre : Gardiens de phare en Minganie

Par : Jocelyn Lindsay



Charest, Paul (2025). *Gardiens de phare en Minganie : Analyse du Journal de l'île aux Perroquets (1892-1919)* Québec, Les Éditions GID, 310 pages

D'abord, un mot sur l'auteur de ce volume. Professeur retraité du Département d'anthropologie, Paul Charest a enseigné à l'Université Laval de 1969 à 2004. Auteur prolifique, ses travaux de recherche ont porté sur différents aspects de la Côte-Nord du Saint-Laurent, comme le peuplement de la Basse-Côte-Nord et l'héritage culturel inuit. C'est en connaissant déjà des parties importantes de l'œuvre de Placide Vigneau qu'il s'est mis à l'étude du *Journal de l'île aux Perroquets*.

Placide Vigneau (1842-1926) fut le troisième gardien du phare de l'île aux Perroquets, construit en 1888. Il occupa ce poste à compter de 1892, alors âgé de 50 ans, jusqu'en 1912. Fait remarquable, il devint alors assistant-gardien jusqu'en 1919. Son fils Hector (1880-1967), également auteur du *Journal*, lui succéda comme gardien en 1912 après avoir été

assistant et il conserva ce poste jusqu'en 1948. L'œuvre manuscrite globale de Placide Vigneau comprend 3 500 pages de texte, qui sont déposées à la BAnQ. Le *Journal de l'île aux Perroquets*, qui compte environ 500 pages, en fait partie. Il a été écrit au moment où Placide et Hector Vigneau ont été successivement gardiens du phare. Très jeune et autodidacte, Placide commence à « griffonner » à partir de ses différents métiers de navigateur, de chasseur de loups-marins et de pêcheur et ses qualités intellectuelles l'amènent à occuper des fonctions comme celles de secrétaire-trésorier de l'école et de juge de paix. Point important, il faut distinguer ce journal des rapports quotidiens que tout gardien de phare devait fournir au gouvernement. Comme le mentionne Charest, les Vigneau ont écrit « pour se rappeler, pour expliquer, pour les jeunes et les générations à venir. » (p. 18)

Avant de procéder à une analyse des thèmes retenus (ou de contenu), Charest présente dans une première partie ce qu'il appelle une analyse littéraire (ou de contenant). On apprend d'abord plusieurs informations supplémentaires sur les auteurs du manuscrit. Ainsi, Placide devient gardien à la suite de la noyade du gardien précédent et son salaire annuel est de 600 \$, incluant un montant à verser à son assistant. Si Placide a rédigé la majorité des entrées du *Journal* jusqu'en 1919, Hector continuera son travail de rédaction de 1920 à 1935 dans ce qu'il appellera le *Journal de la maison*. Les entrées dans le manuscrit ne sont pas quotidiennes, « comme je le faisais à bord de ma goélette » (p. 29) et représentent une vingtaine de pages par année. L'écriture, facilement lisible, consiste souvent à mentionner l'essentiel dans de courtes phrases. L'orthographe, loin d'être sans fautes, s'améliore avec le temps et Placide avoue que « je n'ai pas la présomption de me mettre en tête d'écrire pour le public » (p. 37). On voit que c'est dans le vocabulaire maritime que les auteurs sont le plus à l'aise et pour signifier le phare, on parlera de la lumière ou de la lanterne. Surprise, il utilise quelques expressions latines, fruit de ses lectures, de ses rencontres avec les missionnaires, sans oublier qu'il fut aussi maître-chantre à l'église!

L'objectif étant ici de présenter ce livre de Paul Charest, je me restreindrai à mentionner, avec de courtes explications, chacun des thèmes, tels que regroupés à partir des 500 pages du *Journal* de 1892 à 1919.

- Quelques mots d'abord sur l'**archipel des îles Mingan**, dans la région de la Minganie. Cet archipel s'étend sur 85 km et quatre îles, dont l'île aux Perroquets, sont situées dans la partie ouest de l'archipel. Cette dernière, à peu de distance de la rive, mesure selon Patrice Vigneau 320 pas de long et de 55 à 75 pas de largeur.
- Comme **milieu insulaire**, l'attention est d'abord portée sur les conditions climatiques selon les saisons : marée, vitesse du vent, brume, mouvement des glaces font partie des préoccupations majeures des gardiens, qui notent aussi les allées et venues de la faune marine et de la faune ailée. Fin observateur, Placide a compilé une liste de 56 espèces d'oiseaux.
- Le troisième thème, comme regroupé par Charest, porte le nom de « **phare-maison** », pour mettre en évidence le fait que le phare faisait corps avec la maison et que les deux constituaient un seul édifice. Les Vigneau donnent peu de détails sur le phare, mais un peu plus sur la maison. Même chose pour le travail du gardien et de son assistant, comme si cela était trop connu et évident.
- Habituellement, la famille passait l'hiver sur le continent et arrivait sur l'île au 1<sup>er</sup> avril. Les Vigneau ont donné peu d'information sur divers aspects de **la vie de famille** : organisation de la vie scolaire, travail domestique, surveillance de nuit ou soins de santé. Il semble qu'on s'intéressait surtout à ce qui était spécial ou hors de l'ordinaire, comme les visiteurs, les déplacements vers le continent ou les excursions vers les îles voisines. La correspondance, la lecture et la gestion financière occupaient beaucoup de temps.

- La famille entretient de bonnes **relations de voisinage**, particulièrement avec les habitants de Longue-Pointe-de-Mingan. Les échanges de biens et services sont nombreux, en particulier pour l'alimentation. L'hospitalité était évidente et les Vigneau sont heureux de noter le nombre de visiteurs. Une occasion particulière : les propriétaires de bateaux arrêtaient pour des réparations mécaniques, puisqu'un mécanicien avait été affecté lors de l'installation du « criard ».
- Plusieurs écrits se rapportent aux **activités d'autosuffisance** et la famille Vigneau a tiré profit à cet égard de la proximité des trois îles avoisinantes. La culture de légumes qui se conservaient bien comme des patates, des choux ou autres légumes était importante. On peut penser, par leur diversité et leur nombre, que ces activités occupaient une partie importante de leur temps : élevage d'animaux, cueillette de fruits sauvages, chasse aux oiseaux et aux loups-marins, pêche, ramassage du bois de marée.
- Le rôle d'un phare étant de guider les navires pendant la nuit, beaucoup d'attention est portée au **trafic maritime** et en particulier aux naufrages et accidents dont ils ont connaissance. On est aussi à la belle époque des goélettes à voile, utilisées pour la pêche comme pour le transport de marchandises. Une ou deux fois par année, la visite du bateau du gouvernement, pour le ravitaillement et la visite de l'inspecteur, représentait un événement fort digne de mention.
- Le *Journal de l'île aux Perroquets* fournit beaucoup de données sur la **pêche commerciale** puisque les Vigneau pouvaient observer les mouvements des bateaux à partir du phare. Placide s'intéressera beaucoup à présenter des statistiques sur les quantités de capture, les lieux de pêche et les prix de vente. On distingue la pratique des villages voisins, des autres villages de la Minganie et des pêcheurs « étrangers », venant par exemple de la Nouvelle-Écosse. À la suite, un thème abordé brièvement est celui de la chasse aux **mammifères marins**, loups-marins et baleines, ce qui a mené à l'installation dans la région d'une fonderie pour l'extraction de l'huile.
- Plusieurs autres questions sont abordées dans le *Journal* et elles sont regroupées sous le thème **Varia**, soit qu'il s'agisse de simples listes (par exemple de décès ou de prénoms), ou de thèmes abordés plus rarement, comme les voyages en cométique, les relations avec les Innus ou la construction du phare de la Petite île au Marteau.

Que faut-il retenir de ce livre? Il y a d'abord lieu de reconnaître le « travail de moine » de Paul Charest qui a déchiffré et lu les 500 pages du manuscrit, bien situé dans l'œuvre entière de Placide Vigneau. Le premier chapitre, soit l'analyse littéraire, apporte une dimension originale, car ces écrits qui ont plus d'un siècle sont un témoignage reconnu sur l'histoire de la région. La fine analyse du vocabulaire, dans plusieurs chapitres, est une contribution intéressante, tout comme l'apport des écrits consultés par Charest pour expliquer et interpréter des passages du *Journal*. Le regroupement thématique fournit donc une publication utile pour qui veut en apprendre sur cette région, sur le monde maritime à cette époque, ainsi que sur l'organisation d'une vie consacrée à la garde d'un phare.

Notons d'ailleurs que d'autres textes de l'œuvre de Placide Vigneau ont été publiés sous forme de livres édités, comme *Un pied d'ancre* par Gérard Galiene et *Récits de naufrage* par l'équipe de recherche Manuscrits de l'UQAR. De plus, quand on connaît les écrits du premier gardien Henry de Puyjalon et le livre *Femme de gardien de phare* de Mary Collin-Kavanagh, on ne peut qu'être étonnés de voir à quel point le phare de l'île aux Perroquets a été un terreau fertile à l'écriture.

*Gardiens de phare en Minganie* s'ajoute donc à plusieurs autres livres produits dans les deux dernières décennies sur les phares du Québec. Mais il reste beaucoup à faire, le champ n'est pas épuisé.

## **Femmes et phares**

Par Lise Cyr et Jean Cloutier

Le *Bulletin des Amis des phares* présente différentes facettes du rôle important des femmes dans l'histoire des phares, au passé et au présent. Pour cette édition, nous présentons les souvenirs de madame Aline Duguay. Plusieurs représentants de sa famille ont travaillé dans les phares.

### **Lise Cloutier, dernière surintendante des gardiens de phare.**

Par Lise Cyr et Jean Cloutier

L'automatisation était commencée depuis longtemps lorsque madame Lise Cloutier est arrivée à la Garde côtière en 1973. Elle a d'abord occupé un poste de secrétaire jusqu'en 1981. Durant les deux années qui ont suivi, elle a été l'adjointe de monsieur Lucien Cardinal, alors surintendant des aides à la navigation au ministère de Pêches et Océans Canada. Son travail était relié à la coordination des activités opérationnelles et dans l'administration du personnel et des finances. Une des responsabilités de cette direction était de superviser le travail des techniciens qui faisaient l'entretien des aides à la navigation. Les gardiens de phare faisaient également partie de cette branche de la Garde côtière.

En 1983, Mme Cloutier prend le relais de monsieur Ronaldo Boulanger qui était parti à la retraite. Ce dernier occupait le poste de surintendant des gardiens de phare. Jusqu'en 1988, elle a eu alors la charge de poursuivre la fermeture des stations de phare et d'accompagner les gardiens vers la retraite. Son travail était surtout un poste de gestion dont le budget était de plus d'un million de dollars. Il comportait plusieurs volets :

- Administrer le centre de responsabilités de l'opération des phares ainsi que la convention collective des gardiens de phare
- Superviser une équipe de 24 gardiens de phare
- Coordonner les activités opérationnelles comme le ravitaillement, la rotation de personnel, l'inspection des sites avec les secteurs concernés
- Contrôler l'inventaire des équipements des stations de phares
- Rédiger la correspondance
- Participer au programme de retrait du personnel dans le cadre du programme d'automatisation des phares

- Aider le personnel dans la recherche d'emploi
- Organiser des stages de recyclage tant dans le secteur privé que dans la fonction publique

Elle a développé une réelle amitié avec plusieurs des gardiens. Ceux-ci savaient que la décision de fermer les phares ne venait pas d'elle, mais de la haute direction de Pêches et Océans Canada. Durant les cinq années de son mandat, elle les a visités à de nombreuses reprises et a appris à les connaître et à valoriser le travail qu'ils accomplissaient. Les gardiens et leur famille l'ont toujours bien reçu avec gentillesse et cordialité. Ils étaient très respectueux. Elle essayait de répondre à leurs questions qui tournaient souvent autour des dates présumées de la fermeture de leur phare. Même s'ils savaient que leur phare allait fermer, ils continuaient d'accomplir leur travail de façon exemplaire. Ils prenaient à cœur de s'occuper de leur phare, de l'entretenir, de garder les équipements impeccables. Ils étaient très fiers de leur travail.



Mme Lise Cloutier avec l'ex-gardien Rosaire Boudreau et son épouse Blanche.  
Coll. Lise Cloutier

### « Le travail avait bien changé »

De leur propre aveu, les gardiens étaient bien conscients que leurs responsabilités et leurs tâches avaient évolué. La mise en place de l'automatisation avait changé la notion même du travail du gardien. Déjà dans les années 1930, avec l'arrivée des radiophares ou radiobalises sur certaines stations, les journaux annoncent la fin éminente de ce métier de gardien de la lumière. Après la Seconde Guerre mondiale, avec l'expansion de l'électricité dans les villages pour finalement atteindre aussi les phares, il devient alors possible d'y installer un dispositif automatique. Un simple interrupteur permettra au gardien d'activer la lumière dans la lanterne. L'évolution des technologies se poursuit et peu à peu, la quotidienneté du travail se dirige vers des équipements automatisés. Au tournant des années 1960, la mise en place des détecteurs de brume finalise l'automatisation des phares et confine le travail du gardien à une responsabilité de surveillance.

Lors de la réunion annuelle des gardiens de phare à Baie-Comeau, les 26 et 27 janvier 1965, plusieurs résolutions et revendications sont faites par l'Association des gardiens de phare dans le but d'améliorer leurs conditions de travail. Parmi les plus importantes, soulignons la semaine de 40 heures et être rémunéré pour les heures en surplus. Sur une station de phare, à certains moments, le travail peut s'étaler 24 heures sur 24 en période de brume, sans compter les travaux de maintenance du site et des bâtiments qui s'ajoutent à la supervision de la lumière la nuit. La seule solution possible pour acquiescer

à cette démarche est d'ajouter un gardien sur chaque station de phare, ce qui implique un salaire de plus et une maison pour chacun des gardiens.

En 1970, le gouvernement fédéral réalise une étude comparative entre les coûts actuels des stations de phare par rapport à ce que cela coûterait d'automatiser toutes les stations. Dans ce rapport intitulé *COST EFFECTIVENESS STUDY AUTOMATION OF MANNED LIGHT STATION*, il est clairement démontré que les coûts récurrents des salaires et des frais afférents pour garder les gardiens en place s'avèrent beaucoup plus élevés que les investissements pour automatiser les phares.

C'est dans ce contexte que Mme Cloutier prend le mandat de gestionnaire à titre de surintendante des gardiens de phare au début des années 1980.



Mme. Lise Cloutier à bord de l'hélicoptère pour une visite des phares et leurs gardiens. Coll. Lise Cloutier

### **Les rencontres annuelles et sectorielles**

Les gardiens de phare se rencontraient tous les ans. La plupart du temps, la réunion se tenait à Québec. Les gardiens étaient contents de se voir tous ensemble. Les épouses accompagnaient leur mari et participaient aux rencontres. Lors d'une rencontre annuelle, l'administration ne voulait pas assumer les coûts de déplacement des épouses, mais le directeur du service, monsieur Lucien Cardinal, a fait ressortir que les épouses faisaient partie de l'équipe de travail sur un phare et méritaient de savoir ce qu'il allait advenir de leur lieu de travail. Elles ont finalement pu participer à la rencontre.

À chaque fois, on leur présentait une mise à jour du plan de fermeture. Les gardiens avaient l'heure juste sur ce qui les attendait quant au moment où ils devraient quitter le site.

Selon les besoins, des rencontres sectorielles se tenaient sur le terrain. Madame Cloutier profitait des voyages d'inspection ou de ravitaillement sur les stations pour organiser des réunions sectorielles. Sur les sites terrestres comme ceux en Gaspésie, elle se déplaçait en automobile, mais pour se rendre sur les îles ou les sites éloignés comme sur la Basse-Côte-Nord, elle montait à bord de l'hélicoptère de la Garde côtière basée à Québec. Par exemple, si elle avait à se déplacer à Sept-Îles, elle convoquait les gardiens des phares de Natashquan, Petite île au Marteau, Perroquets et Corossol. Il arrivait également qu'elle aille sur les stations lors de changement de rotation des gardiens.

Même si les autorités de la Garde côtière se montrent encore rassurantes, les gardiens ne sont pas dupes et savent que les phares seront progressivement automatisés et les gardiens transférés sur d'autres stations pour éventuellement perdre leurs emplois.

Les gardiens ont toujours trouvé difficile d'accepter que la région du Québec ait été la première où le gouvernement a mis la clé dans la porte. Ailleurs au Canada, dans l'est et dans l'ouest, la fermeture des phares est arrivée plus tard. Il y a même des endroits où on retrouve encore des gardiens.

### **La transition vers la retraite**

Les années avant la fermeture des derniers phares, en 1988, n'ont pas été faciles. Les gardiens étaient devenus des surveillants de machines automatisées et hommes d'entretien des stations. Plusieurs phares, comme ceux d'Anticosti, étaient déjà fermés. Les gardiens travaillaient par rotation de quinze jours et n'étaient pas attirés à un seul phare comme auparavant. Leur famille ne les accompagnait plus sur leur lieu de travail.

Le plan de fermeture est bien arrêté et certains gardiens ayant l'âge de la retraite ont déjà quitté le navire, laissant quelques postes aux autres gardiens qui n'ont pas encore toutes leurs années de service pour pouvoir espérer une pleine pension. À cette époque, il y a des gardiens qui ont un statut de permanents et d'autres sont saisonniers. Ces derniers sont mis à pied dans un premier temps. Mme Cloutier s'engage à dénicher un poste pour les permanents ou prolonger leur emploi de gardien jusqu'au moment où ils pourront profiter de leur retraite.

Dès qu'un phare est fermé, le gouvernement fédéral inscrit les gardiens sur une liste prioritaire à la Commission de la fonction publique pour une période de deux à trois ans. Malgré les bonnes intentions des administrateurs, la réalité n'est toutefois pas aussi simple qu'ils le pensent. En premier lieu, des postes reliés à la fonction publique fédérale en région sont assez rares. Par conséquent, il faut que le gardien quitte son village pour aller s'installer en ville. Cet état de fait n'est pas acceptable pour la majorité des intervenants habitués à vivre et travailler dans des endroits isolés. De plus, certains gardiens ont débuté jeunes sur les phares et n'ont pas acquis une scolarité très élevée. Ils peuvent tout faire sur une station de phare : allumage et maintenance de système lumineux et de criard de brume, connaissance de certains systèmes de communication, nettoyage, menuiserie, mécanique, entretien général, mais en dehors de la station, leurs compétences et connaissances sont incomplètes pour accéder à d'autres postes. Essayer d'apprendre un autre métier à 55 ans, ce n'est pas facile.

En juillet 1988, les deux derniers phares gardiennés, le Haut-Fond Prince et l'île Rouge voient leurs gardiens quitter ces bastions qui ont marqué la sécurité maritime de tant de navigateurs. La profession de gardien s'est éteinte après presque deux cents ans d'histoire, soit de 1809 à 1988.

Plus de gardien, donc plus besoin de surintendant des gardiens de phare. Madame Cloutier est restée en poste jusqu'à ce qu'il n'y ait plus aucun gardien. Ensuite, elle a poursuivi sa carrière dans la fonction publique fédérale jusqu'à sa retraite.



Nous avons demandé à madame Cloutier de nous décrire comment elle percevait les gardiens. Pour elle, les qualités d'un gardien sont d'être observateur, fiable, débrouillard, perspicace, conscient que leur travail est important, bon dans tous les métiers, aimer vivre dans la nature. Être gardien de phare, c'est un mode de vie.

Elle a connu la dernière génération de gardien de phare et leur famille dans leur environnement. Elle se sent très privilégiée d'avoir eu ce contact humain et d'avoir développé des amitiés malgré ce contexte difficile. Elle a continué de s'intéresser à plusieurs gardiens, leur écrire et maintenir des liens avec les familles.

Nous remercions Mme Lise Cloutier pour l'entrevue qu'elle nous a gentiment accordé.

### **In Memoriam Mme Antoinette Tremblay, 1929 à 2025**

C'est à Sept-Îles le 29 janvier dernier qu'est décédée à l'âge de 95 ans, Mme Antoinette Tremblay, épouse de feu M. Marcel Gallienne, ex-gardien de phare. Nous avons eu la chance et le plaisir d'interviewer Mme Tremblay pour produire deux articles que vous pouvez consulter dans les Bulletins No 35 et No 36. Nous souhaitons nos sincères condoléances à la famille.



## Vivre sous la lumière d'un phare

Depuis plus de 25 ans, Lise Cyr et Jean Cloutier, deux collaborateurs de longue date du Bulletin des Amis des phares accumulent des informations provenant de différentes sources comme les archives publiques et privées, les journaux, des cartes et de la documentation visuelle originale. Fait encore plus important, ils ont recueilli des témoignages de gardiens de phare, de leur épouse et de leurs enfants, sans oublier



les assistants-gardiens. C'est à partir de ces confidences, de photographies inédites et d'archives personnelles, s'assemblant comme les pièces d'un casse-tête, qu'ils nous révèlent des images méconnues et authentiques de la vie sur les stations de phare du Québec.

Ce nouveau livre **VIVRE SOUS LA LUMIÈRE D'UN PHARE** traite du côté humain, de ce qu'était la vie sur les stations de phare du Québec. Édité par Les Publications du Québec, cet ouvrage paraîtra au cours de l'année.

Bien hâte de vous présenter ce livre  
Lise Cyr & Jean Cloutier

### L'utilisation de pigeons voyageurs pour communiquer avec un phare.

Par Jean Cloutier

À 177 km au sud de la Nouvelle-Écosse, il y a une île en forme de croissant, mesurant environ 40 km de long et 1,3 km à sa partie la plus large, rétrécissant aux deux extrémités pour former des barres peu profondes qui s'avancent dans la mer. Constituée de deux crêtes de sable parallèles qui sont reliées par une dépression linéaire, elle a une dénivellation maximale de 26 m pour la partie nord tandis que la partie sud a une altitude de 12 m.

L'île de Sable est la seule partie émergente du plateau continental extérieur de l'est de l'Amérique du Nord et a été la hantise des marins très tôt dans l'histoire. Le premier naufrage attesté sur cette île serait celui d'un navire appartenant à sir Humphrey Gilbert en 1583. L'île de Sable est située à proximité d'une des plus importantes routes maritimes reliant l'Europe et l'Amérique du Nord et souvent elle est cachée dans le brouillard persistant ou battu par des vents violents et les mers agitées. Depuis cette date, sa faible dénivellation la rendant presque invisible par beau temps et cette météo difficile, elle a fait disparaître plus de 350 navires. Sans surprise, cet écueil funeste lui a valu le surnom « cimetière de l'Atlantique ».



L'île de sable a toujours été un obstacle à la navigation

Dès 1801 le gouvernement de la Nouvelle-Écosse y installe une station de sauvetage en espérant pouvoir sauver des marins. C'est en 1872 qu'un phare est érigé à chacune des extrémités de l'île. Le phare de l'Ouest allumé pour la première fois le 15 novembre projette son faisceau lumineux à 123 pieds (37,5 m) au-dessus du niveau de la mer, tandis que le feu du phare de la pointe Est se trouve à 120 pieds (36,6 m) du niveau de l'eau. En plus de maisons, d'étables et d'autres dépendances, ces deux stations sont pourvues de puissantes cornes de brume à vapeur. Mais l'île de sable est longue et une station de sauvetage en plus des phares ne suffit pas. En 1895, l'île se dote donc d'une station de sauvetage principale et de quatre stations secondaires réparties sur toute la longueur de l'île.



Le phare de la pointe Ouest et celui de la pointe Est. Photos Archives Nationales du Canada

**ON A annoncé qu'il était question d'utiliser les pigeons voyageurs pour mettre les phares établis en mer et les feux flottants en communication avec la terre ferme. Les premiers essais tentés avec des sujets fournis par les colombiers militaires ont donné de bons résultats, et on va expérimenter ce mode de communication aérienne, en installant des postes de pigeons sur le feu flottant le Ruylighen, mouillé dans les parages de Dunkerque.**

Journal: The Daily Witness du 30 mai 1879

Le ravitaillement et les communications se font par bateau à partir du port de Halifax qui est à 274 km de distance. Mais il doit bien y avoir un moyen de communiquer plus rapidement et d'aviser les autorités lorsqu'un naufrage survient, non? Comment font les autres pays dans de semblables situations? La réponse se trouve dans un journal de 1879.

En 1891, le major général Cameron, de Kingston, qui a beaucoup étudié la question des pigeons messagers, présente au ministère de la Marine un rapport de 16 pages expliquant l'usage des pigeons voyageurs à travers les âges depuis l'Antiquité. Dans ce document très étoffé, il donne plusieurs exemples des bonnes performances de ces volatiles, autant en distance qu'en temps pour parcourir ces longs trajets. L'année suivante, nous pouvons lire dans le rapport du ministère de la Marine :

*« Le ministère de la Marine s'est intéressé à la question de créer, entre l'île de Sable ou des endroits dangereux sur les côtes de la Nouvelle-Écosse et Halifax, un service de messages par le moyen de pigeons domestiques entraînés. Un colombier a été équipé à cet effet, et un naturaliste d'expérience a été chargé, moyennant une rétribution de 100 \$ par année, d'entraîner les jeunes pigeons et d'en surveiller l'élevage. »*

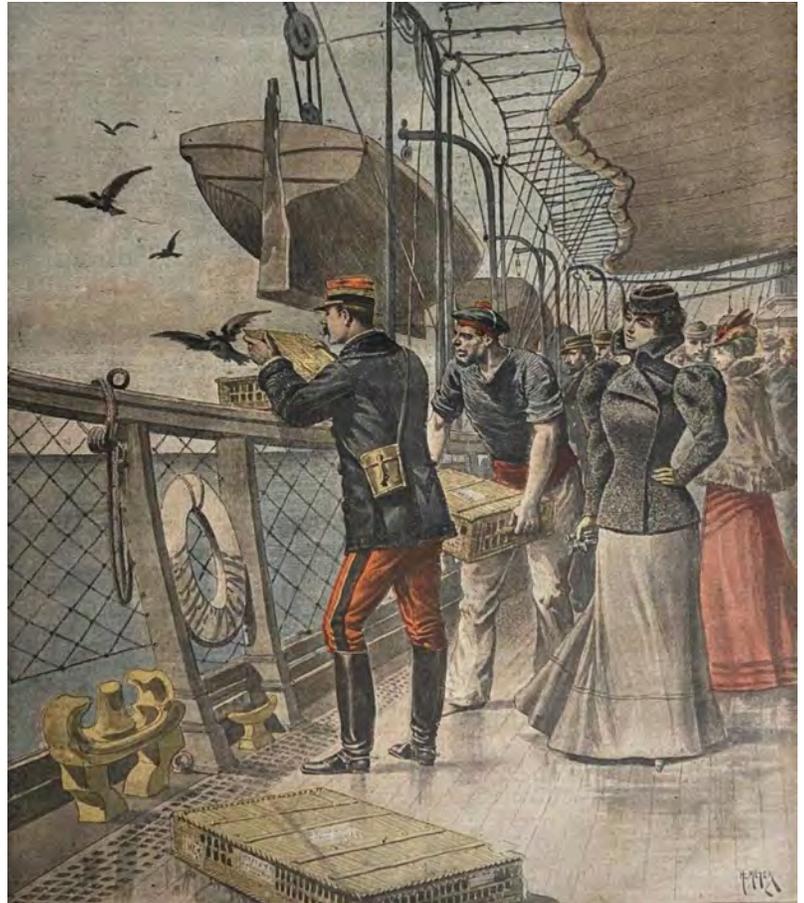
Un colombier est installé sur le quai de la marine à Halifax dans l'entrepôt du Sud, d'après les devis détaillés fournis par le général Cameron. Par la suite, une vingtaine de jeunes pigeons dont les parents se sont démarqués dans différents concours de distances sont importés de Liverpool en Angleterre. C'est le 11 février 1893 que le dressage commence pour de bon. Cependant, les progrès, lorsqu'il y en a, ne sont pas très concluants. Le 5 juin, 11 pigeons furent lâchés à bord du vapeur *WORCESTER*, à une distance de 25 milles nautiques (46 km) au sud-est. Sur ces 11 pigeons, 6 ne sont jamais revenus, 1 est revenu 3 semaines plus tard, 1 est revenu après 5 jours, 1 est revenu après 3 jours, 1 est arrivé dans une boîte, expédié de Canso et seulement 1 est revenu le même jour. Les sérieuses pertes éprouvées lors de cette épreuve auraient justifié d'abandonner ce projet, mais le ministère a décidé de le poursuivre en espérant obtenir de meilleurs résultats.

En 1894, le sergent Mulholland compare les observations météorologiques de l'île de Sable et celles du port de Halifax pour les journées correspondantes. De cette manière, il arrive à établir le nombre de jours favorables chaque mois pour établir une correspondance par pigeons entre l'île de Sable et le port. Ainsi, en éliminant les jours de brouillard, de pluies et de forts vents de l'ouest et du nord, il ne reste qu'environ six jours probables par mois dont trois sont encore douteux et trois seraient favorables. Il semble évident, sans même faire de test avec des oiseaux et seulement en examinant les observations météorologiques que le projet est voué à l'échec. Mais les dirigeants sont persévérants et poursuivent l'entraînement des oiseaux.

En juillet 1895, six pigeons ont été envoyés à partir de l'île de Sable et cinq sont arrivés au colombier dans un temps raisonnable. Six autres pigeons ont été lâchés et aucun n'est revenu. Une autre tentative est faite le 2 septembre avec 14 pigeons par groupes de deux ou trois, portant chacun un message. La température était des plus favorables, cependant ces pigeons se sont très mal comportés, et ont circulé sur l'île pendant des heures. Lorsque certains se sont dirigés vers Halifax, ils paraissent avoir été détournés de leur course et beaucoup incommodés par les goélands qui les suivaient en circulant autour d'eux pour ensuite revenir à l'île. Finalement, sur ces 14 pigeons relâchés, un seul est arrivé au colombier, 22 jours après avoir été mis en liberté.

Il est alors décidé que le pigeonnier soit transporté dans la région de Canso ou à quelque endroit immédiatement vis-à-vis l'île de Sable. Les pigeons n'auraient alors que quelque 90 milles (167 km) à parcourir et la moyenne des courses réussies serait probablement beaucoup plus élevée qu'elle ne l'est à présent. Ainsi, en décembre de la même année, un pigeonnier est installé à Hazel-Hill, une des pointes de la Nouvelle-Écosse la plus rapprochée de l'île de Sable.

En 1897, les résultats obtenus avec les pigeons voyageurs sont bien décourageants. Sur trente pigeons dressés, dix-huit se sont perdus... Le responsable du colombier attribue ce maigre résultat aux épais brouillards et aux grands vents qu'il a fait, et à la présence du grand nombre d'oiseaux de proie et autres oiseaux sauvages dont est infestée cette région du pays inhabité.



Gravure dans Le Petit Journal (France) 10 avril 1898

En 1898, les résultats sont encore pires. Cinq oiseaux ont été portés en différents endroits à moins de 5 milles (8 km) du colombier, mais sur ces cinq pigeons, un seul est revenu, mourant, après une absence de deux jours. Il semble difficile de croire qu'un jour un de ces oiseaux arrive à parcourir le 90 milles (167 km) depuis l'île de Sable. Dans le rapport du responsable S.S. Dickinson, daté du 5 décembre 1899, ce dernier raconte les piètres résultats obtenus pendant l'année et il recommande une autre façon d'établir la communication avec l'île de Sable.

*« À ce sujet, je me permettrai de faire remarquer que votre département devrait diriger son attention sur la télégraphie sans fil comme moyen d'établir la communication avec l'île de sable. Dans ces derniers*

*mois, Signor Marconi a amplement démontré que son système était parfaitement praticable comme mode de communication entre des endroits séparés par de vastes étendues d'eau. À une distance d'environ 80 milles (148 km), l'expérience a complètement réussi, et si Signor Marconi croit fermement qu'il pourra augmenter cette distance. Comme le poste de Hazel-Hill se trouve à 150 pieds au-dessus du niveau de la mer et qu'aucun terrain élevé ne le sépare de l'île de Sable, je considère que c'est un endroit très favorable pour expérimenter ce système. »*

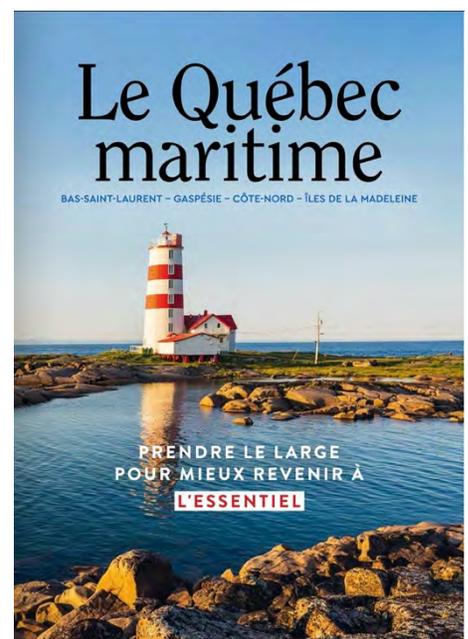
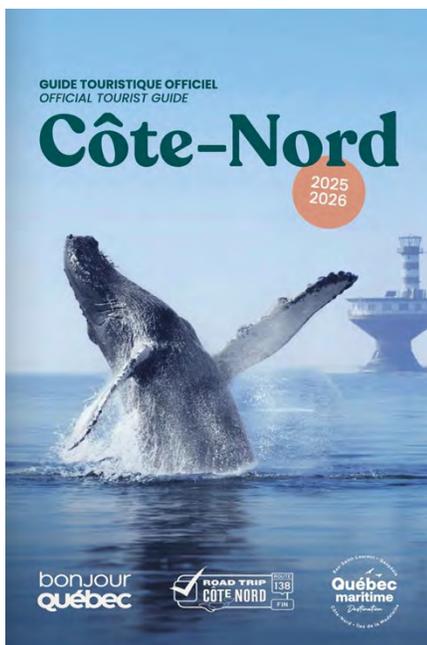
Le projet de l'utilisation de pigeons voyageurs pour relier les phares et les stations de sauvetages de l'île de Sable à la terre ferme a été abandonné en 1900 après des années d'échec.

Sources : Rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries

## Guides touristiques 2025-2026

Lorsque nous parlons d'une destination « phare », incontournable et exceptionnelle dans le domaine du tourisme, il est difficile de trouver mieux qu'un vrai phare! C'est pourquoi chaque année, les guides touristiques officiels arborent souvent sur la page couverture l'image d'un des phares du Saint-Laurent. Le Québec Maritime qui fait la promotion des régions touristiques de l'Est du Québec à l'étranger propose aussi des phares sur ses dépliant d'informations touristiques.

Bonne visite de nos phares pour la prochaine saison touristique!



## Commentaires d'Ozéniphare Delisle

Par Jean Cloutier



### 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, des capsules historiques et plus encore.

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



**Visitez notre nouveau site Web amélioré :**

<https://routedesphares.qc.ca>

Bonne nouvelle! Le nouveau site Web des Amis des phares du Saint-Laurent est maintenant en ligne, remplaçant l'ancien site qui avait bien servi.



Parmi les améliorations :

- Une interface optimisée pour les ordinateurs et les téléphones intelligents
- Un design épuré, utilisant mieux l'espace à l'écran
- Une carte interactive des phares et une page dédiée à chacun d'entre eux
- Une section qui donne plus d'informations sur la Journée québécoise des phares

Nous espérons que vous aimerez ce nouveau site.



# Ph'ART en direct

## Île Verte Programme

### 2025

#### Le 12 juillet « La belle époque du piano nostalgique »

- 16h00 – 17h00**      **Partage de souvenirs**, avec Jocelyn Lindsay et Jean-René Caron, Pavillon Lindsay  
Le piano mécanique de la Maison du Gardien
- 17h00 – 18h00**      **Verre de l'amitié**, terrasse de la Maison du Gardien  
Grand retour du piano mécanique
- 18h00**                **Souper communautaire**, site de la Maison du Gardien  
et **Soirée musicale** avec Chloé Sainte-Marie accompagnée de  
Catherine Le Saunier, Davy Gallant, Marie-Josée Lavoie et Steeve Poirier

#### Le 13 juillet

##### Site du Pavillon Lindsay

- 10h00 – 13h30**      **Foire aux livres**, au profit de l'Organisme des Gardiens du Phare
- 10h00 – 12h00**      **Ateliers de création intergénérationnels**, site du Pavillon Lindsay
- *Galets tissés, galets peints*, avec Christina Contandriopoulos
  - *Bois flottés*, avec André-Pierre Contandriopoulos
  - *Exploration du cyanotype* (procédé photographique), avec Anne-Marie Ouellet et Louis-Philippe Côté
- 12h00 – 13h30**      **Pique-nique communautaire**, agrémenté de **chants marins**, avec Marie-Josée Lavoie et Steeve Poirier

##### Site du Phare

- 13h00 – 15h30**      **Visite du Phare** (5,00\$)
- 13h30 – 15h30**      **Art éphémère**, sur la plage, avec Marc Saint-Gelais et André-Pierre Contandriopoulos

##### Site du Pavillon Lindsay

- 16h00**                **Création et animation musicales** : Antoine Plante et Mathieu Gosselin  
avec la participation des Jeunes de l'Île
- 17h00 – 18h00**      **Verre de l'amitié**