

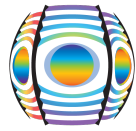
LE  
BULLETIN
DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 42

Printemps 2026



Bulletin des Amis des Phares #42, printemps 2026



Les amis des phares du Saint-Laurent

Conseil d'administration

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

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

Mission des Amis des phares du Saint-Laurent

La préservation des phares du Québec et de leur patrimoine en regroupant des gestionnaires, des passionnés et des institutions. Ce faisant, l'organisme favorise le partage de connaissances, l'expertises et l'énergie de gens qui ont à cœur un avenir durable pour ces monuments emblématiques.

En page couverture



Le phare de Cap-Chat, en Gaspésie, avec en arrière-plan la formation rocheuse en forme de chat qui a donné son nom au lieu.

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.

Dans le journal du gardien du phare

Mot de la présidente	Pages 1 et 2
En 2026, la Corporation aura 25 ans	Pages 2 et 3
Journée québécoise des phares 2026	Pages 3 et 4
Le livre : <i>VIVRE SOUS LA LUMIÈRE D'UN PHARE1</i>	Pages 4 à 6
Nécrologie	Pages 6 et 7
Le son du silence, partie 2 : Les canons à brume	Pages 7 à 11
Mon enfance au phare de l'île Verte	Pages 11 à 16
Femmes et phare : Karine Turgeon et Pascal Roy	Pages 16 à 19
Les plus hauts phares au monde	Pages 19 à 22
Revue <i>CONTINUITÉ</i>	Page 23
Avis de recherche	Page 23
Commentaire d'Ozéniphare Delisle	Page 24
La page Facebook	Page 24
Notre site Web	Page 25

Mot de la présidente

Bonjour à vous, amis des phares!

À l'aube de cette nouvelle saison touristique qui mettra en valeur nos phares, nous sommes contents de vous compter de plus en plus nombreux à lire ce bulletin! Encore une fois, grâce à Jean Cloutier et son équipe, vous y trouverez une mine d'informations!

Comme nous vous l'annonçons dans l'édition d'automne 2025, cette année marque le 25^e anniversaire de notre organisme! C'est une belle occasion pour la Corporation de regarder dans le rétroviseur! On y constate que beaucoup de chemin a été parcouru et que plusieurs projets ont été menés à bon port depuis 2001. Profitons de cette occasion pour nous réjouir du travail accompli par les bénévoles passionnés de la Corporation qui n'ont jamais baissé les bras malgré les vents parfois contraires.

Pour célébrer ce passé bien rempli et se donner de l'élan pour l'avenir, nous souhaitons que notre traditionnelle rencontre annuelle de l'automne en soit un peu plus festive en plus de l'assemblée générale ordinaire. La programmation officielle de la journée du 19 septembre 2026, qui sera en partie ouverte à tous, est en cours d'élaboration, mais nous pouvons déjà vous dire que ça se passera au pied du phare de Pointe-au-Père, au Site historique maritime de la Pointe-au-Père (Rimouski), où s'est tenue la première réunion en janvier 2001.

Vous pouvez dès maintenant nous faire part de votre intérêt à participer à cette rencontre en nous écrivant à corporation@routedesphares.qc.ca. Nous vous tiendrons au courant.

Pour terminer, en plus du travail régulier à accomplir tout au long de l'année, les membres du Conseil d'administration de la Corporation se sont penchés sur les sujets qui tiennent à cœur aux membres et qui avaient été identifiés lors de la dernière assemblée générale. Par exemple, ces derniers temps, nous nous

sommes concentrés sur le projet de « Carte des phares » puisque c'est un outil que les gestionnaires de phare, autant que les membres réguliers, souhaitent voir revenir!

Pour ne rien manquer de nos actions, pour tout savoir (ou presque!) sur nos merveilleux phares et surtout, pour nous soutenir dans notre travail afin de les sauvegarder, devenez membre pour seulement 21 \$ par année.

<https://routedesphares.qc.ca/devenir-membre/>

Merci de votre intérêt, merci de nous lire et bon été à visiter des phares!

Annemarie Bourassa
présidente



En 2026, la Corporation aura 25 ans

Par Serge Guay, premier président

L'idée de la création de l'organisme est venue, suite à la participation du délégué commercial du Québec maritime, Robert Lancup, au Congrès international sur les phares à Halifax en juin 2000. L'événement était organisé par l'Atlantique Lighthouse Council qui gérait le produit « phare » de la Commission canadienne du tourisme. Robert avait constaté un très grand intérêt pour les phares dans le monde. Des contacts ont été établis avec, entre autres, la Lighthouse Society qui comptait 11 000 membres aux États-Unis à l'époque.

De retour de cet événement, l'équipe de Québec maritime a contacté quelques gestionnaires de phare au Québec afin de participer à une rencontre en octobre 2000 aux Bergeronnes sur la rive nord.

Il faut dire qu'avant la naissance de la Corporation, il y avait déjà des stations de phare qui accueillait des touristes et qui travaillaient fort pour sauver ce patrimoine. Mentionnons Pot à l'Eau-de-vie avec Jean Bédard, Pointe-à-la-renommée avec les sœurs Poirier, Cap-des-Rosiers avec Gérard O'Connor et La Martre avec Yves Foucreault. Par la suite, d'autres sauveurs tels que les Viens, Parent et Noreau entre autres, vont travailler fort et investir beaucoup d'argent pour rénover et entretenir ce patrimoine.

Après la rencontre aux Bergeronnes, Jean Bédard, Gérald Dionne, André Nadeau et moi-même avons travaillé sur la demande d'incorporation. Nous avons reçu les lettres patentes en janvier 2001. La **Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent** était née!

Quelques mois plus tard, il était convenu avec Québec maritime de faire un inventaire des phares de la région du Québec maritime et de produire un outil promotionnel sous la forme de dépliant ou de carte. Le dépliant de la route des phares a été imprimé pendant plusieurs années à plus de 50 000 exemplaires et a été distribué tant au Québec qu'aux États-Unis et en Europe.



Une partie du groupe lors de l'Assemblée générale de 2010. (M. Donald Moffet est habillé en noir en haut à gauche de la photo)

Pour terminer, je me dois de mentionner la grande collaboration d'un fonctionnaire fédéral de la Garde côtière qui était responsable des stations de phare du Québec de l'époque, monsieur *Donald Mofette*. Ce dernier avait une grande sensibilité à la conservation des phares et a grandement facilité les transferts des bâtiments en annexe des phares qui avaient vraiment été laissés à l'abandon par le gouvernement.

Merci à tous ceux qui ont fait partie du Conseil d'administration et aux membres qui continuent de nous soutenir.

Journée québécoise des phares 2026



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^e 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 sur notre site Internet l'onglet « Journée des phares » pour voir les propositions d'activités et d'événements à différents phares.

L'horaire des activités de cette journée n'est pas encore finalisé, mais nous pouvons vous annoncer qu'il y aura au phare de l'île Verte, comme à chaque année, des activités sur deux ou trois jours. Dans cette programmation, il y aura le **11 juillet**, le lancement du livre *Vivre sous la lumière d'un phare* par les auteurs Lise Cyr et Jean Cloutier. Le **13 juillet** lors de la Journée québécoise des phares, ces mêmes auteurs seront au phare de Pointe-au-Père pour un lancement officiel de cet ouvrage racontant la vie sur les stations de phare du Québec.

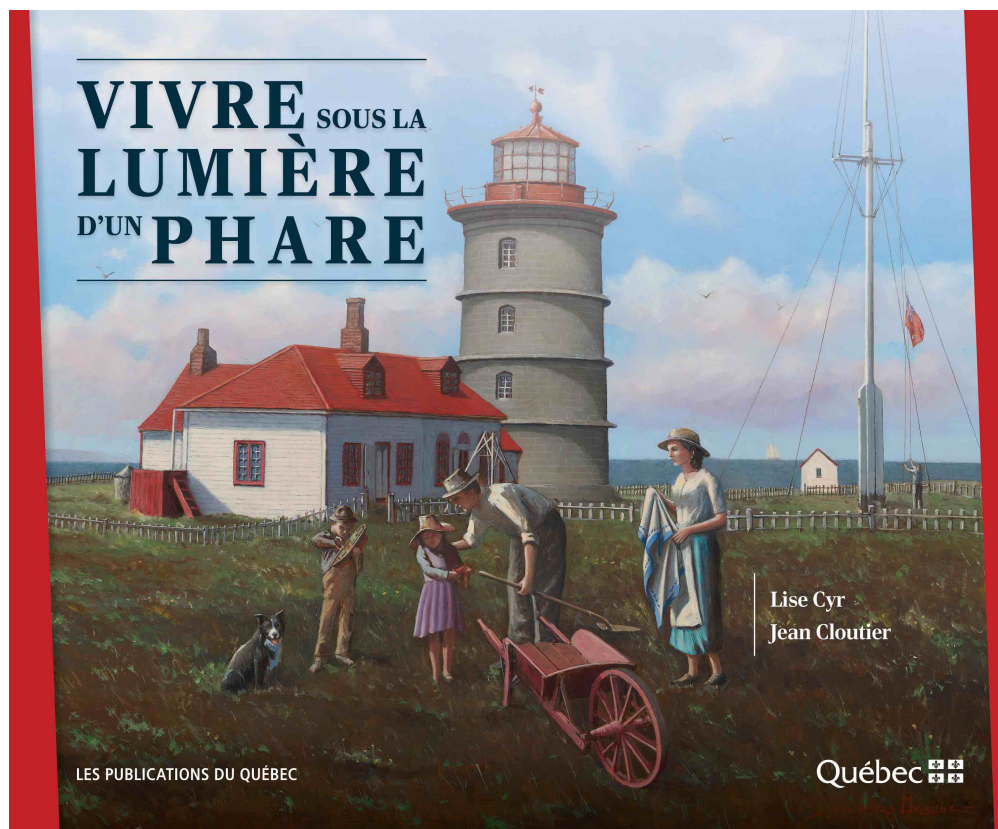
Bon 13 juillet : Journée québécoise des phares!

<https://routedesphares.qc.ca/>

VIVRE SOUS LA LUMIÈRE D'UN PHARE

Par Lise Cyr et Jean Cloutier

Ça fait déjà trop longtemps que vous l'attendez! Le livre *VIVRE SOUS LA LUMIÈRE D'UN PHARE* est arrivé en mars, juste à temps pour le Salon du livre de Québec.



Tours de garde, diamants du Saint-Laurent, les phares ont été depuis 1809 les guides immuables qui ont permis de sécuriser et d'apprivoiser ce fleuve aux mille dangers pour faciliter le peuplement, le développement et l'expansion des différents villes et villages du golfe du Saint Laurent jusqu'aux confins des Grands Lacs.

Vivre sous la lumière d'un phare est l'aboutissement d'un travail de longue haleine qui s'est échelonné sur une trentaine d'années. Fruit de recherches dans les archives, de dépouillement de journaux, d'entrevues auprès des derniers gardiens et de leur famille et d'une multitude d'autres sources, ce volume constitue une synthèse sur l'histoire des phares. Il se divise en sept chapitres couvrant des thèmes diversifiés :

- Les phares encore en place
- La construction des phares par vagues successives
- Prérequis et exigences pour obtenir un poste de gardien
- Métier : gardien de phare
- Différents types d'habitations pour le gardien et sa famille
- Un vécu hors de l'ordinaire sur les stations de phare
- L'automatisation et le départ des gardiens

L'important pour nous est de rendre hommage aux gardiens et à leur famille. Pendant 179 ans, de 1809 à 1988, ils ont été l'âme des phares. Ils y ont posé leur regard bienveillant, ont veillé à la sécurité des navires, ont aidé les naufragés et ont assuré une présence réconfortante auprès de tous ces navigateurs qui parcouraient ce plan d'eau intransigeant qu'est le Saint-Laurent. Contre vents, marées, glace, brumes, tempêtes, guerres, isolement et solitude, ils sont restés en poste et ont gardé le phare. Avec le départ des derniers gardiens, c'est tout un pan de l'histoire maritime et de l'histoire du Québec qui disparaît. Automatisés dans les années 1980, les phares ont perdu de leur importance pour la navigation commerciale et ont été remplacés par des tours à claire-voie et peu à peu par des systèmes de géolocalisation sophistiqués. Cependant, ils constituent encore des amers utilisés par les pêcheurs côtiers et les plaisanciers. Plusieurs phares ont été abandonnés par les gouvernements, mais plusieurs d'entre eux ont su résister et montent fièrement la garde aux abords de ce plan d'eau majestueux et indompté qu'est le Saint-Laurent.

Ce volume s'adresse à tous les amoureux du fleuve, de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent qui ont envie d'en apprendre plus sur ces structures, sentinelles maritimes depuis plus de deux siècles.



Jean Cloutier et Lise Cyr présentent leur livre devant la toile de Yves Bérubé, utilisée pour la page couverture

Le livre a reçu un accueil très positif et chaleureux au Salon du Livre de Québec qui a eu lieu du 9 au 12 avril dernier. Plusieurs personnes ont manifesté leur enthousiasme lors de chaque séance quotidienne de dédicaces où nous avons été présents. Nous y avons fait de très belles rencontres et nous considérons ce premier Salon comme un franc succès.

Pour les gens de la Côte-Nord, les Publications du Québec débarqueront au Salon du Livre de Sept-Îles du 23 au 26 avril. Même si nous ne pourrons pas être présents, ce sera une belle occasion de connaître leurs nouvelles productions et surtout de parcourir notre parution **VIVRE SOUS LA LUMIÈRE D'UN PHARE**.

Pour marquer officiellement l'arrivée de cet ouvrage magistral, un lancement se fera lors de la Journée québécoise des phares, soit le 13 juillet prochain, au site du phare de Pointe-au-Père. Au plaisir de vous y rencontrer!

Lise Cyr et Jean Cloutier

Nécrologie

Depuis notre dernière parution, deux ex-gardiens de phare doyens nous ont quitté.

Le 28 novembre 2025 à Havre-Saint-Pierre est décédé à l'âge de 92 ans, monsieur Roland Boudreau. Fils de gardien de phare, il avait grandi au phare de Cap Whittle (Rocher au Cormoran) sur la basse Côte-Nord. M. Boudreau aura été gardien sur plusieurs stations de phare dont à Anticosti. Il a terminé sa carrière au phare de Pointe-des-Monts.



M. Roland Boudreau lors d'un interview au phare de Pointe-des-Monts

Le 8 février 2026, à Rimouski est décédé à l'âge de 93 ans et 9 mois, monsieur Patrice Thibault. Lui aussi fils de gardien de phare, il a passé sa jeunesse au phare de l'île Bicquette. Plusieurs de ses frères ont aussi été gardiens sur différentes stations du Saint-Laurent. M. Thibault a terminé sa carrière au phare de l'île Rouge.



M. Patrice Thibault alors qu'il était à la retraite à sa maison au Bic

Tous les membres du Conseil d'administration des Amis des phares désirent adresser leurs plus sincères condoléances aux familles et aux amis éprouvés.

Le son du silence! (partie 2)

Les canons comme signaux sonores de brume sur le Saint-Laurent

Par Jean Cloutier

C'est au phare de l'île Bicquette que le premier canon a retenti en 1844 comme signal sonore de brume. Quelques années plus tard, en 1856, à la demande des pilotes, un canon est aussi installé au phare de l'île Verte. Les phares de Pointe-Ouest Anticosti et de Cap-des-Rosiers sont allumés en 1858 et un canon Blomefield de 9 livres est installé la même année à chacune de ces stations. C'est le même type de canon qu'on retrouve sur les deux stations de phare précédentes. L'année suivante, lors de l'allumage du premier phare de Pointe-au-Père, un Blomefield de 9 livres est ajouté à cette station qui est en plus un poste de pilotage. Le phare de Pointe-des Monts sur la Côte-Nord reçoit son canon Blomefield en 1868, alors que nous sommes en plein changement administratif.

Depuis 1805, la Maison de la Trinité de Québec avait la gestion des phares du Saint-Laurent et était responsable de l'instauration des canons à brume sur certains phares. En 1867, avec la Confédération du Canada et la création du ministère de la Marine et des Pêcheries, la gestion des phares tombe sous leur contrôle. Dans le rapport du ministère de la Marine de 1870 (pour l'année se terminant le 30 juin 1869), il est mentionné qu'il y a huit phares avec des canons à brume. Selon le rapport de livraison de poudre à canon, ces phares sont :

le phare de l'île Bicquette, le phare de l'île Verte, le phare de Pointe-des-Monts, le phare de Pointe-au-Père, le phare de Cap-des-Rosiers, le phare de Pointe-Ouest Anticosti, le phare de Belle-Isle et le phare de Forteau.

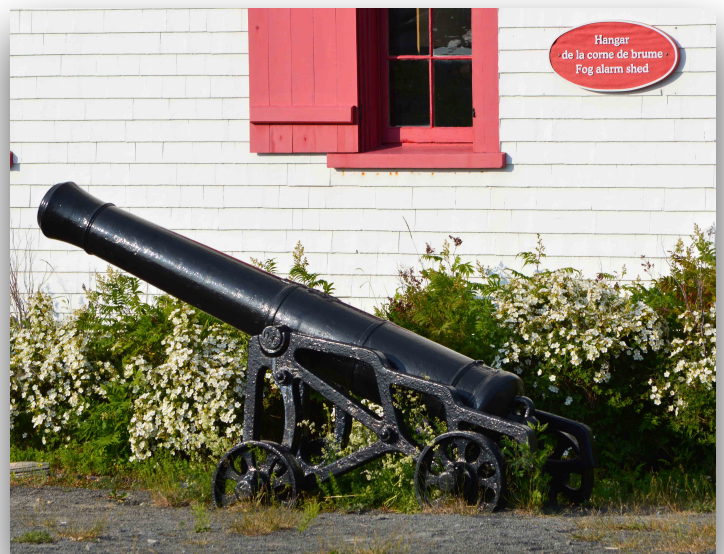


Gazette de Québec 20 juin 1854

Il faut noter que les deux derniers phares sont sur le territoire de Terre-Neuve qui ne fait pas encore partie du Canada. Cependant, c'est le Canada qui a construit les phares dans la région du détroit de Belle-Isle, autant à Terre-Neuve qu'au Labrador, car ceux-ci assistaient le trafic maritime qui desservait le fleuve Saint-Laurent et n'apportait aucun avantage à la colonie britannique de Terre-Neuve. C'est l'agence de Québec qui avait la gestion de ces phares, fournissait les gardiens et procédait au ravitaillement.

LE CANON BLOMEFIELD DE 9 LIVRES

Le canon de 9 livres était déjà utilisé sous le règne de la reine Anne (1702-1714). L'ordonnance de 1764 établit qu'il y avait cinq longueurs différentes de ce calibre : 9', 8 1/2', 8', 7 1/2' et 7'. À la fin des années 1780, début 1790, Thomas Blomefield, maintenant inspecteur de l'artillerie et surintendant de la Royal Brass Foundry a retravaillé le design des différents canons et a réécrit les normes spécifiques de fabrication des différents calibres. Ceci n'avait pas été fait depuis Albert Borgard, environ un siècle auparavant. Les changements se sont faits par étapes de 1780 à 1810 pour ainsi retrouver ces nouvelles pièces d'artillerie lors de la deuxième guerre contre les Américains en 1812. Parmi les nouvelles spécifications du canon de 9 livres proposées par Thomas Blomefield, on retrouvait encore cinq longueurs différentes. Les canons de 9', 8 1/2', 7 1/2' et 7' étaient utilisés sur les navires et dans les fortifications. Sur les navires, le canon de 9 livres se situait sur les ponts supérieurs tandis que les canons plus pesants de gros calibre se retrouvaient sur les niveaux inférieurs et plus près de la ligne de flottaison. Le canon de 5 1/2' était un canon de campagne plus léger et plus facile à transporter.



Canon Blomfield de 9 livres au phare de Pointe-au-Père

Le canon de 9 livres est de moins en moins utilisé et après 1840, il semble être conservé pour tirer des rondes de salutations lors d'événements protocolaires. Dans les années subséquentes, plusieurs phares en hériteront comme canon à brume.

En 1870, le rocher aux Oiseaux, qui fait partie des Îles-de-la-Madeleine, est allumé et reçoit un canon en 1873. C'est une première caronade de 32 livres dans le réseau des phares.

CARONADE DE 32 LIVRES

La caronade était une pièce d'artillerie de fonte, légère et courte, au calibre important par rapport à son poids. Comme son poids relativement léger exigeait l'utilisation d'une charge de poudre réduite, ce canon était une arme avec une portée relativement courte. Ce canon avait un profil caractéristique : sa bouche était dépourvue de renflement et était élargie ou évasée pour faciliter le chargement. Deux anneaux faisaient saillie derrière la cascabelle d'une conception tout à fait particulière, l'un vertical destiné à la brague, et l'autre horizontal, fileté pour recevoir la vis de pointage.

La caronade a été mise au point par la fonderie Carron de Falkirk en Écosse en 1778 et a par la suite été introduite sur les navires de la Royal Navy à partir de 1779. La conception tout à fait différente de la caronade explique son remarquable succès en mer. Comme elle était très courte et légère, elle pouvait être aisément manœuvrée et servie par moins d'hommes que le canon long de calibre équivalent. D'autre part, plus légère, elle tirait un projectile plus lourd. La caronade avait exactement les défauts de ses qualités. Les critiques soutenaient qu'elle était trop courte pour dépasser suffisamment les sabords d'un navire et risquait ainsi de mettre le feu aux agrès ou même au flanc du navire. Mais la principale faiblesse de la caronade était un problème plus grave : sa courte portée. Dans les combats rapprochés, la caronade était redoutable, mais lorsque l'ennemi restait à portée de leurs canons longs et refusait le combat rapproché, la caronade était inutile.



Caronade de 32 livres au phare de l'île Verte

Vers 1860, la caronade n'était plus utilisée sur les navires et a servi à la défense des flancs, des ouvrages permanents, des forteresses et de quelques bâtiments de classe inférieure tels que les barques et les coutres. Au même moment, le canon commençait à être utilisé comme signal de brume sur certaines stations de phare. Plusieurs caronades ont donc fini leur carrière en sauvant les navires au lieu de les détruire.

Dans le rapport du ministère de la Marine de 1882, nous pouvons lire :

« Les canons de 9 livres qui faisaient le service des signaux à plusieurs des stations ayant été trouvés insuffisants on les a remplacés par des caronades de 32 livres aux stations suivantes : Pointe-des-Monts, Ile Verte, Ile Bicquette, Pointe-Ouest d'Anticosti, Ile Greenly et Belle-Isle. »

Une caronade avait été installée à l'île Greenly sur la basse Côte-Nord avant la fin de l'année 1881 et se trouve dans cette liste, tandis qu'une caronade a été ajoutée à la Pointe Heath d'Anticosti en 1882. Les stations qui avaient déjà un Blomefield de 9 livres ne perdent pas ce canon et ils ont ainsi 2 canons différents sur la station. Ceci explique pourquoi aujourd'hui nous visitons des phares qui ont deux canons et d'autres qui n'en ont qu'un seul. Dans le rapport du ministère de la Marine de 1884, ils dénombrent 10 stations avec des canons. Toutefois, un changement a été fait sur la côte gaspésienne (effectif le 15 avril 1883). Une caronade a été installée au phare de Cap Gaspé en remplacement du sifflet à vapeur qui lui a été transféré au phare de Cap-des-Rosiers en remplacement de son Blomefield de 9 livres (qui demeure sur place).

Ces phares sont :

- | | |
|--------------------------------------|------------------------|
| 1- Phare de l'île Bicquette : | Blomefield et Caronade |
| 2- Phare de l'île Verte : | Blomefield et Caronade |
| 3- Phare de Pointe-des-Monts : | Blomefield et Caronade |
| 4- Phare de Pointe-Ouest Anticosti : | Blomefield et Caronade |
| 5- Phare de Belle-Isle : | Blomefield et Caronade |
| 6- Rocher aux Oiseaux : | Caronade |
| 7- Greenly Island : | Caronade |
| 8- Cap Gaspé : | Caronade |
| 9- Pointe Heath Anticosti : | Caronade |
| 10- Phare de Pointe-au-Père : | Blomefield |



Les deux types de canons au phare de l'île Verte

À la suite de quelques incidents et échouements où les marins allèguent ne jamais avoir entendu la détonation du canon à brume, la *Trinity House of London* procède à une expérimentation pour étudier l'efficacité du canon comme système d'avertissement lors de visibilité réduite. Les résultats obtenus de 1873 à 1874 démontrent que :

1. *La durée du son est si courte que la détonation peut demeurer inaudible à un observateur par simple manque d'attention.*
2. *Sa tendance à être étouffée par un son environnant est si forte que la détonation est parfois obstruée par une rafale qui arrive aux oreilles en même temps que celle-ci.*
3. *Un vent contraire peut réduire considérablement sa portée ; dans l'un des tests effectués par vent violent, le son demeure inaudible à seulement 500 mètres de sa source.*

La compilation de cette recherche est transmise aux autorités maritimes canadiennes, qui elles aussi commençaient à douter de l'efficacité de ce système sonore de brume. En 1894, les canons à brume sont remplacés par le nouveau système de cartouches de coton-poudre qui explosent toutes les 15 ou 20 minutes selon les stations, comme indiqué dans ce rapport de 1894 :

« Plusieurs capitaines et pilotes s'étant plaints que les canons de brume employés à diverses stations de feux sur le golfe et le fleuve ne partaient que toutes les demi-heures, on résolut de remplacer ces canons, aux stations suivantes, par des cartouches de coton-poudre faisant explosion toutes les vingt minutes : cap Gaspé, rocher aux Oiseaux, pointe Ouest d'Anticosti, pointe des Monts, pointe au Père, île Verte. Les explosions ont lieu sur une grue érigée sur le toit du bâtiment qui sert d'abri au canon. Les détonations seront plus fortes avec des cartouches de fulmi-coton qu'avec la pièce de canon qu'on employait auparavant. »

Note : Pour avoir plus d'information à ce sujet, vous pouvez consulter le livre *VIVRE SOUS LA LUMIÈRE D'UN PHARE*, édité par Les Publications du Québec.

Mon enfance au phare de l'île Verte

Par Jocelyn Lindsay

À l'été 2023, j'ai fait une présentation dans laquelle j'ai décrit ce qu'était la vie familiale au phare, en insistant sur les facteurs qui en faisaient une vie un peu spéciale. À la fin de celle-ci, une personne m'a dit qu'elle aurait souhaité que j'aborde spécifiquement comment j'avais vécu mon enfance au phare. Prenant donc la balle au bond, c'est ce que j'illustre dans ce texte et c'est ce qui fut présenté à la journée PHART en juillet 2024 à l'île Verte.

Je vous amène donc plus de 70 ans en arrière, me situant pour ce texte dans les années 1950, et ce, jusqu'au début des années 1960. Oublions donc les technologies que facilitera plus tard l'électricité, arrivée au phare en 1961, et les commodités qui en découleront. Pour parler de cette enfance, il faut tenir compte du contexte dans lequel elle a été vécue, dont je mentionnerai quelques éléments déterminants.

Le premier, c'est l'éloignement, qui est différent de l'isolement comme on peut le vivre à l'île Rouge par exemple. La maison du gardien était la seule du côté nord de l'île, à plus de deux kilomètres du premier voisin. Un terrain cultivable était aussi à la disposition du gardien, ce qui n'était pas fréquent, mais qui était fort utile pour l'alimentation et le transport. En plus, nous habitions la maison à l'année, contrairement à des phares isolés et désertés pendant la période de fermeture.

Deux mots également sur notre structure familiale. Mes parents, qui auraient voulu avoir plusieurs enfants, n'en ont eu que deux, et ce, après plus de dix ans de mariage. Caractéristique aussi importante : mon frère, mon aîné de deux ans, était fort doué pour l'apprentissage et avait une mémoire phénoménale, de telle sorte qu'il a fait son cours primaire en trois ans, alors qu'il en prenait à l'époque sept, ce qui l'a amené très tôt aux études à l'extérieur.



Les enfants sur la plage près du phare. Coll: Jocelyn Lindsay

Il faut avouer qu'on bénéficiait d'un environnement exceptionnel et mon frère, décédé en 2014, avait bien raison de me répéter que mes enfants, nés dans les années 1980 à Québec, n'auraient jamais une cour de récréation comme celle dont nous avons bénéficié. Regardons-en quelques caractéristiques : cette anse de sable, où bien des châteaux ont été créés selon l'imagination; l'accès au fleuve que nous aimions, mais avec lequel les parents étaient très prudents, un accident s'étant produit dans la famille de mon arrière-grand-père et dans lequel deux de ses fils avaient péri. Et ces rochers, comme Roche à la Baleine ou Gros Cap, qui présentaient des défis nous amenant aussi haut que l'Everest.

Comme c'était le cas pour tous les enfants de l'île, on était entraînés à participer très jeunes aux activités des adultes. Pour nous, cela signifiait les tâches liées à la surveillance et à l'entretien du phare, aux travaux de la ferme, à la cueillette du bois de chauffage et aux réparations du chemin.

Il en a découlé différents types de loisirs que je vais brièvement décrire. Il y a d'abord, et c'est ce que les parents préféraient, les loisirs que je qualifierais d'utiles. Ainsi, marcher sur la grève pour dénicher des coquillages qui servaient à ma mère qui en a fait des cendriers ou des bijoux pendant plusieurs années. Parcourir les anses tous les matins pour voir ce qui aurait terri. Incidemment, nous nous sommes toujours chauffés avec ce bois, ce qui avait aussi l'avantage de nettoyer la berge. La cueillette de fruits sauvages (framboises, bleuets, pimbinas, etc.) faisait partie des activités d'été et se faisait souvent en famille.

Il y avait aussi les loisirs que je qualifierais de passe-temps. S'amuser avec de petits bateaux était un incontournable, d'autant plus que cela nous permettait d'imiter ce que faisaient les adultes. Tout comme pêcher de petits poissons qui se retrouvaient captifs dans les différents étangs. Les canons s'intégraient aussi à ce monde imaginaire pour la défense de l'île contre les corsaires et les poissons amphibies géants! J'ajouterais ici que se costumer faisait partie de ces amusements, comme j'ai pu le voir dans les albums de photos de ma mère, une coutume que l'on retrouve encore dans les Mardis gras à l'île aux Grues, à ce qu'on m'a déjà dit. Il fallait faire preuve de beaucoup d'imagination, surtout s'il fallait jouer seul. Je me souviendrai toujours de mon parcours de golf devant la grange où l'herbe était bien broutée. Le tout se jouait avec un bâton de hockey dont il restait un bout de palette, une vieille balle de tennis trouvée sur la grève et un trou constitué d'une boîte de tomate vide.



Jocelyn et les canons. Coll:Jocelyn Lindsay

D'autres loisirs avaient aussi une tendance d'information et d'éducation. Mes parents étaient abonnés à un journal, *L'Action catholique*, et avec mon frère, on s'est fait bien des scrapbooks à partir de photos tirées de la section sportive. On recevait aussi une revue bien populaire dans le milieu rural, qui s'appelait le *Bulletin des Agriculteurs*. Comme enfants, ce qui nous intéressait, c'était la bande dessinée d'Onésime et de Zénoïde et de leurs aventures un peu rocambolesques. J'ajouterais que la musique a toujours eu de l'importance dans la famille. Ce n'est pas pour rien que l'ancien piano mécanique, qui était arrivé en 1935 et avait quitté la maison en 1963 à la retraite de mon père, a retrouvé sa place dans la maison du gardien en 2014. Je dois toutefois avouer, à ma grande honte, que je n'ai jamais eu le moindre talent musical, ce qui est contraire à mes gênes Dubé et Lindsay, et ce, même si plus tard j'ai tenté pendant quatre ans d'apprendre la clarinette – louable effort quand même.

Malgré l'éloignement déjà mentionné, la vie au phare permettait des contacts sociaux de qualité, outre la vie familiale. Ainsi, la présence d'un assistant qui résidait avec la famille, pendant les neuf mois de fonctionnement du phare, suscitait beaucoup d'intérêt pour nous les enfants. Également, en belle saison, la visite ne se faisait pas rare. Il pouvait s'agir d'une brève présence de personnes en visite chez les habitants de l'île, qui souhaitaient « monter en haut de la tour » et entendre le signal de brume. La parenté, nombreuse tant du côté paternel que maternel, nous arrivait pour des séjours variables. Je peux dire que de longues amitiés se sont ainsi créées. Autre aspect non négligeable de la socialisation : les années d'école primaire qui furent l'occasion privilégiée d'être en contact avec les autres enfants de l'île, du moins ceux de l'école du côté est de l'île. Pour ceux de l'autre partie de l'île, les contacts se résumaient au perron de l'église le dimanche et à la semaine où on « marchait au catéchisme », soit une semaine de formation religieuse sous l'autorité du curé vers la fin du cours primaire.



Charles Lindsay avec l'assistant M. Michaud



Départ des garçons pour l'école

Lorsqu'on pense à la vie au phare, on a tendance à la relier à la saison de l'été, qui était beaucoup plus active, mais la période d'hiver, qui s'étend sur plus de trois mois, doit être mentionnée. C'est entre autres la période où un pont de glace permet de profiter d'un accès facile à la terre ferme. Vers Noël, le message de fermer le phare était attendu, ce qui signifiait aussi le départ de l'assistant. Un immense calme s'installait alors et c'est dans cette période que la solitude était la plus ressentie. Comme tous les enfants, on a attendu le père Noël, on a joué dans la neige, on a joué au hockey, mais je mentionnerai trois éléments qui caractérisaient nos loisirs dans cette période. D'abord, nous étions aux premières loges pour voir et vivre de superbes tempêtes, comme celle de 1953 où les eaux de l'anse (côté est) et du barachois (côté ouest) se sont rejointes, le site du phare devenant une espère d'îlot. Conséquence de ces tempêtes et du fait que mes parents devaient prendre leurs vacances pendant l'hiver, je manquais une quinzaine de jours de classe, probablement avec la complicité de la professeure. C'est aussi la période où les loisirs intérieurs, entre autres la lecture, prenaient beaucoup de place. Je dois aussi mentionner que l'écoute de la radio était importante, en particulier pour certaines



émissions comme la diffusion des parties de hockey le samedi soir ou des émissions comme *Les belles histoires des pays d'en haut* (à 19 h, immédiatement après le chapelet en famille dit par Monseigneur l'évêque). Je retiens aussi deux jeux qui ont pris beaucoup d'espace : les casse-tête qui pouvaient comprendre jusqu'à 1 000 morceaux, fort utiles également pour ceux qui faisaient la surveillance de nuit et mon jeu de Meccano (un peu l'ancêtre du Lego) avec lequel j'ai imaginé bien des constructions.

Charles et Jocelyn avec le vrai Père Noël en 1947

Évidemment, cette période était par sa nature condamnée à se transformer et je vais en mentionner trois facettes. La première est l'arrivée de la télévision. L'électricité a été introduite à l'île en 1953 et est parvenue au phare seulement en 1961. L'information, les nouvelles émissions télévisées et le monde des sports allaient susciter de nouveaux intérêts. Ainsi, dans la cour d'école, tous les gars devenaient des

lutteurs comme Yvon Robert ou Paul Baillargeon. Le deuxième changement d'importance est qu'une fois le cours primaire terminé, il fallait aller à l'école à l'extérieur et les séjours à l'île devenaient moins fréquents, ce qui a eu entre autres comme conséquence de perdre contact avec les autres enfants de l'île. Enfin, une autre transformation et non la moindre a été la décision du gouvernement fédéral, en 1959, de détruire l'ancienne maison pour en construire de nouvelles, décision difficile à comprendre quand on est très jeune et encore davantage quand on est plus vieux. Ici, on peut parler d'un deuil, même si cela a peut-être facilité notre départ de l'île au moment de la retraite de mon père quelques années plus tard.



Charles et Jocelyn se disant : « C'était notre maison »

Je retiens plusieurs choses de cette enfance. D'abord, j'ai eu le privilège de vivre à une période s'apparentant plutôt à ce que les gens d'une génération précédente ont vécu : absence d'électricité et des facilités qui en découlent, chemins non entretenus, école dans laquelle la professeure enseigne simultanément aux sept classes, métier de gardien de phare qui commençait à évoluer avec l'arrivée de l'électricité. Les longs séjours de la parenté pendant l'été m'ont amené à donner une importance à ces liens qui ont perduré. Pendant le printemps et l'automne, les enfants des familles habitant le côté sud de l'île étaient souvent requis pendant deux semaines pour préparer les pêches à fascines et pour participer aux récoltes. À leur retour, comme mon frère et moi n'avions pas été absents, la professeure nous demandait d'enseigner aux élèves de notre niveau ce que nous avons appris pendant ces semaines. Mon frère et moi sommes convaincus que ça a été un élément qui nous a conduits plus tard vers l'enseignement. Oui, j'ai développé pendant cette période un attachement pour l'île et son phare qui ne s'est pas démenti et qui m'a amené à vouloir que leur histoire soit préservée.

C'est donc avec émotion que même aujourd'hui, dans mes séjours à l'île, je vois des gestes qu'on a posés maintes fois et qui gardent leur signification, comme de jouer avec de petits bateaux, de défendre l'île par la bouche de ses canons, de faire des châteaux de sable et de trouver une signification au bois terri.

Femmes et phares

Depuis plus de 20 ans, on retrouve un grand nombre de 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.

Karine Turgeon et Pascal Roy Ergothérapeutes et gardiens de phare

Par Lise Cyr et Jean Cloutier

Dans cette chronique Femmes et phare, il serait difficile de dissocier Karine de son conjoint Pascal, car ils ont travaillé de concert et partagent les mêmes aspirations, défis et réalisations depuis leurs tout premiers pas dans la mise en valeur du phare de Cap-Chat.

Depuis déjà 20 ans, Karine Turgeon et son conjoint Pascal Roy s'investissent dans leur rêve commun : faire du phare un lieu de conservation du patrimoine et de ressourcement. Ils sont tous deux ergothérapeutes et ont fait carrière dans le domaine de la santé. Ils ont eu un coup de foudre pour le site du phare de Cap-Chat et ont développé des projets pour assurer la pérennité de l'endroit. Pascal a pris sa retraite en 2025 et consacre ses énergies à peaufiner les projets au phare. De son côté, Karine travaille encore à temps partiel comme ergothérapeute au CLSC de la Haute-Gaspésie et participe activement à la mise en œuvre et la concrétisation de leurs aspirations.

L'arrivée de Karine en Gaspésie

C'est en 2006 que Karine est arrivée en Gaspésie. Elle habitait Montréal lorsqu'elle a vu une annonce d'un remplacement d'une durée de six mois au CLSC de Sainte-Anne-des-Monts. La personne qu'elle allait remplacer pour un congé différé n'était nulle autre que son conjoint, Pascal. L'histoire démontre que la chimie

a opéré entre les deux ergothérapeutes et qu'ils ont entamé une relation amoureuse qui dure depuis ce temps.

C'est également en 2006 qu'ils acquièrent une grande parcelle de terrain incluant la maison du gardien du phare et des dépendances comme le bâtiment du criard de brume et une poudrière. L'enclave du phare était toujours sous la responsabilité de Pêches et Océans.

À cette époque, la maison du gardien proposait une exposition intitulée *Centre Vent et Mer*. On y retrouvait une présentation multimédia qui arborait les thèmes de l'histoire et de la navigation. Une grande fresque peinte sur le plancher garde toujours la mémoire de cette période muséologique. On y retrouvait également un petit café. Ce dernier a été transféré au Triton, grand pavillon situé sur le plateau supérieur du site qui offrait également des possibilités d'hébergement.



Karine et Pascal

L'aventure d'Arbre-en-arbre

Voulant optimiser et diversifier l'offre de services de leur terrain entourant le site du phare, Karine et Pascal se lancent dans le développement afin de mettre à profit le potentiel de centre de plein air. Ils mettent en place un jeu d'aventure de type Arbre-en-arbre qui propose des activités de découverte, des obstacles ciblés et des pistes d'hébertisme. Ils rencontrent plusieurs défis dont le maintien en ordre des équipements, les besoins exigeants en matière de personnel en place pour accompagner les groupes, les exigences des assurances et finalement le temps incalculable que le travail leur demande. Il faut dire que pendant ce temps, tous deux continuaient d'exercer leur profession d'ergothérapeutes et qu'ils avaient de jeunes enfants. Ils sont reconnaissants à leur famille de les avoir épaulés dans cette phase de leur expérimentation qui a duré sept ans, soit de 2006 à 2013.



Toute la petite famille

L'hébergement

En 2010, ils ajoutent un chalet à leur offre d'hébergement qui comprenait déjà la maison du gardien, le pavillon multi-services du Triton et des sites de camping. L'ancien bâtiment d'accueil est transformé en chalet et grâce à l'esprit d'initiative des deux complices, on voit se poindre une nouvelle voie pour le site : la diversité des modes d'hébergement.

L'ajout d'une première yourte arrive en 2017. Le désir de vivre en pleine nature et de minimiser les impacts écologiques rejoint les motivations de conservation de la nature de Karine et Pascal. Deux autres yourtes viennent accroître ce mode populaire de « prêt-à-camper » et une autre prendra place en 2026.

Les préoccupations environnementales sont au cœur de leur démarche. C'est dans un esprit d'intégration et de respect de la nature qu'ils ont développé le concept de « zen shack ». Au nombre de trois, il s'agit de petits chalets en bois avec des services sanitaires minimalistes pour réduire la consommation d'eau.

Pour compléter l'offre d'hébergement, des sites de camping sont offerts près de la zone d'accueil. Un projet d'implantation d'un nouveau bloc de services comprenant douches et toilettes viendra parfaire et améliorer ce mode d'occupation de leur grand terrain.

Lieu de ressourcement et de thérapie

Leur formation et leur expérience professionnelle ont amené Karine et Pascal à réfléchir sur la création d'un lieu de ressourcement qui incite les gens à améliorer leur mode vie. Le virage en santé, aboutissement d'une longue démarche, a pris place à partir de 2024. Ils se sont donné comme mission de créer des espaces en harmonie avec la nature et d'amener les Québécois à intervenir positivement sur leur santé.

Accompagnés d'amis et d'autres professionnels de divers horizons, Karine et Pascal proposent des ateliers d'immersion en santé occupationnelle. Plusieurs formules sont offertes dont des accompagnements individualisés et des séjours de différentes durées. Le principe sous-jacent de la santé occupationnelle est de proposer aux personnes des outils qui leur permettent de s'adapter, de s'autoréguler et de s'épanouir face aux différents défis physiques, affectifs, cognitifs, sociaux et environnementaux.

Les différents séjours sont offerts à l'année au phare. C'est une nouvelle approche redonnant un sens à la valeur symbolique du phare comme point de repère, comme guide, un ressourcement rappelant à chacun son potentiel de reprendre sa destinée en main.

Cette ouverture vers des fonctions et une utilisation des espaces qui respectent le caractère et le patrimoine du site permet d'assurer une continuité significative des lieux vers la conservation et la pérennité du phare.

Bref survol du phare de Cap-Chat

Le phare historique de Cap-Chat, juché sur la falaise au pied du cap dont la forme rappelle un chat assis, est entouré de sentiers fleuris menant à la mer. Cette région a été la scène de centaines d'échouements. C'est en **1870** que la construction d'un phare à Cap-Chat est devenue une priorité pour le gouvernement. Lord Dufferin,



Nos valeurs PHARE

Présence
Être pleinement là pour le lieu, les gens et le moment. Accueillir avec attention, écouter avec disponibilité, habiter chaque geste avec intention.

Humanitude
Reconnaître la dignité, la sensibilité et l'histoire de chaque personne. Créer des relations vraies, chaleureuses, respectueuses, où l'on se sent vu et considéré.

Autonomie
Offrir un cadre qui permet à chacun de se sentir libre, capable et confiant. Accompagner sans diriger, soutenir sans imposer.

Responsabilité
Prendre soin du site, de l'environnement, de la communauté et de nos engagements. Agir avec cohérence, transparence et respect du vivant.

Empouvoirement
Donner à chacun – visiteurs, employés, partenaires – les moyens d'agir, de créer, de contribuer. Faire du Phare un lieu où l'on se sent capable, valorisé et inspiré.

Phare Cap-Chat

gouverneur général, a annoncé que celui-ci serait le phare le plus important de l'entrée du fleuve. Le premier phare, construit en **1871**, était une petite tour de bois érigée à 100 pieds (30,5 mètres) du niveau de l'eau sur le dessus du cap.

En **1884**, le phare a dû être déplacé en raison de l'érosion de la falaise. Lors de l'implantation des nouveaux systèmes lumineux, la petite structure de bois n'était pas assez forte pour supporter une lentille. En **1909**, un petit phare de béton de 33 pieds (10 mètres) est construit pour remplacer le vieux. Celui-ci est équipé d'une lentille française de 3^e ordre visible à 25 miles (40 km) en mer. Le phare a été automatisé en **1973**.

Liste des gardiens selon le site Lighthouse Friends :

Joseph Roy (1871-1874), Louis Treflé Côté (1874-1901), Luc Côté (1901-1927), J. A. Aurèle Côté (1927-1931), Jean-François Roy (1931-1964), Joseph Marcel Duguay (1964-1973), Yves Duguay (1973-1974) et Charles Hector Fraser (1974-1988).

Les plus hauts phares au monde

Par Jean Cloutier

Au Canada, le phare qui excède en hauteur tous les autres du pays, est celui de *Cap-des-Rosiers*. Il est perché au sommet d'une falaise escarpée, près du village du même nom au Québec. Le phare a été construit par la Commission des travaux publics du Canada entre 1854 et 1858. La tour **de 34 mètres de hauteur** (112 pieds) est l'une des toutes dernières en maçonnerie massive érigées sur les côtes du Saint-Laurent. Ses fondations, situées à environ 15 mètres (50 pieds) de la falaise, s'enfoncent à 2,5 mètres (8 pieds) dans le sol. Les murs de maçonnerie de la tour, extrêmement épais, passent d'environ 2,2 mètres (7 pieds 3 pouces) à la base à environ 1 mètre (3 pieds) d'épaisseur au sommet. Le diamètre de la tour est d'environ 7,7 mètres (25,5 pieds) au niveau du sol et 5 mètres (17 pieds) à la plate-forme de la lanterne. La tour compte neuf étages, incluant le sous-sol et la chambre du feu située immédiatement sous la lanterne.



Phare de Cap-des-Rosiers. Photo : François Prévost

Mais, tout étant relatif, si nous comparons la hauteur de notre plus haut phare canadien aux autres phares de grande envergure du monde, nous réalisons qu'il se fait dépasser par plusieurs autres structures ayant la même fonction.

En Amérique du Nord, le phare de *Cape Hatteras* avec ses rayures audacieuses et sa **hauteur de 69 mètres** (208 pieds) demeure le plus haut phare des États-Unis. Ce deuxième plus haut phare en briques du monde a été déplacé en 1999 à une distance d'environ 900 m à l'intérieur des terres en raison de l'érosion de la côte qui menaçait de le faire tomber.



Phare de Cap Hatteras



Phare de l'Île Vierge

Le phare le plus haut d'Europe est le phare en pierre de taille de *l'île Vierge* en France. Ce phare maritime de **82,5 mètres de hauteur** a été construit sur un îlot dénommé « île Vierge » à 1,4 km du lieu-dit de Kastell Ac'h, sur la côte bretonne. Juste en France, il y a pas moins de 27 phares d'une hauteur supérieure à 40 mètres. Nommons entre autres le phare de *Gatteville* de **74,75 mètres**, le phare de *Cordouan* de **67,5 mètres**, le phare du *Planier* de **66,3 mètres**, le phare d'*Eckmühl* de **64,8 mètres**, et bien d'autres.

Il ne faut pas oublier le phare portuaire de la ville de Gênes. Appelée *La Lanterna*, cette merveille italienne a été construite en 1543 et se présente sous la forme d'une tour carrée de **76 mètres de hauteur** (249 pieds). Ce

pays possède également un phare plus récent datant de 1906, se nommant *Punta Penna* qui est une construction de béton armé de **71 mètres** (233 pieds).



Le phare de Gênes « *La Lanterna* »



Le phare de Punta Penna en Italie

L'arrivée de structures métalliques et des ouvrages en béton armé a permis d'ériger des phares d'une hauteur non négligeable. Le plus haut phare de Russie, à Saint-Pétersbourg, est le feu d'alignement de *Lesnoi Mole* qui est une structure métallique de **73 mètres** (239 pieds). En Chine, le phare *Mulantou* a été construit en béton armé en 1995 et fait **72 mètres** (237 pieds). Toujours en Chine, le phare de béton de *Baishamen* a aussi **72 mètres** (236 pieds) de hauteur.

Le plus haut phare de l'hémisphère Sud se trouve en Argentine. Le phare *Recalada a Bahía Blanca* est une structure métallique de **67 mètres** (220 pieds) de hauteur. Plusieurs autres pays sont pourvus de phares excédant les 40 mètres. Par exemple, le plus haut phare des Pays-Bas (Netherlands) est celui de *Maasvlakte* de **66 mètres** (216 pieds), le plus haut phare en Allemagne est une structure métallique de **65 mètres** (213 pieds) nommée *Campen*. En Pologne, le plus haut phare est une construction de briques de **65 mètres** (212 pieds) appelée *Swinoujscie* et en Ukraine la structure métallique d'*Adziogol* fait **64 mètres** (211 pieds).



Phare de Recalada a bahía blanca

Mais venons-en au fait le plus intéressant... Quelle est la hauteur du plus haut phare au monde?



Le phare de *Djeddah* est situé à l'extrémité de la marina extérieure, du côté de l'entrée nord du port islamique de Djeddah en Arabie saoudite. Ce n'est pas simplement un phare, c'est une tour d'observation pour la capitainerie du port. Avec une hauteur de **133 mètres** (436 pieds), il est considéré comme le plus haut phare au monde.



Notre phare de Cap-des-Rosiers semble bien petit à côté de ces géants lumineux.

Revue CONTINUITÉ

La revue *Continuité* qui vient juste de sortir arbore en page couverture une superbe photo de notre photographe Patrick Matte et une autre pour illustrer le reportage. Le 18 mars 2025, lorsque Patrick a su que le petit phare de Nicolet avait été emporté par la débâcle de la rivière, il a pris sans hésiter ses caméras et est parti en espérant arriver avant la tombée du jour. Sa détermination lui a permis de prendre de superbes clichés des derniers moments de ce phare. Félicitations Patrick pour ta clairvoyance et pour ta photo qui fait la couverture de la revue *CONTINUITÉ*!

Page couverture de la dernière revue Continuité par Patrick Matte

Photo du reportage par Patrick Matte



AVIS DE RECHERCHE

Nous recherchons des gens à la retraite qui ont travaillé sur les navires de la Garde côtière alors qu'il y avait encore des gardiens sur les stations de phare (avant 1988) et qui ont participé au ravitaillement, aux travaux et même au vidage des phares lors de l'automatisation. Nous recherchons des témoignages, des anecdotes, des photos, des documents, etc.

Communiquez avec nous!

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>

Le nouveau site Web des Amis des phares du Saint-Laurent est maintenant en ligne.

Il remplace l'ancien site qui avait bien servi.

Parmi les améliorations, notons :

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

Bonne saison estivale à tous et bonnes visites des phares!



Phare de Cap-Chat. Photo Patrick Matte