



Navigue dans l'histoire du Canada

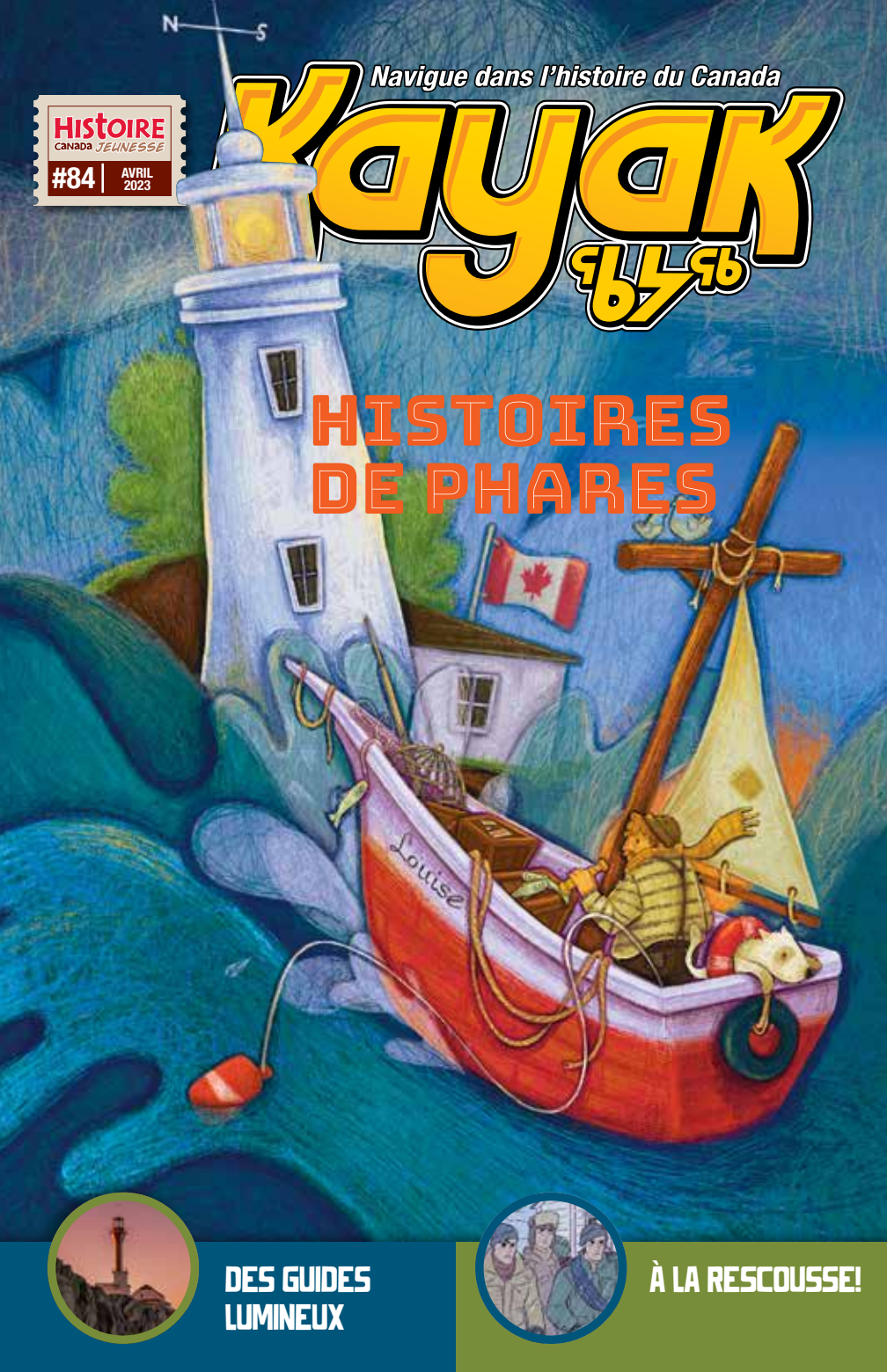
HISTOIRE
CANADA JEUNESSE

#84 | AVRIL
2023

KAYAK

964 96

HISTOIRES DE PHARES



**DES GUIDES
LUMINEUX**



À LA RESCOURSE!



Psst! Ces symboles signifient « Kayak » en inuktitut.

En couverture

Des guides lumineux

Des phares d'un océan à l'autre

4

Sons et lumières

Des feux de bois aux cornes de brume, de l'huile de phoque au solaire

10

Une affaire de famille

Mary Croft garde un phare en Colombie-Britannique

16

À la rescousse!

Une course contre l'hiver au Nouveau-Brunswick

20



Illustration : Aya Etlibani

Et Aussi!

- 3 Pour commencer
- 14 Ton histoire
- 26 Près de chez toi
- 28 Jeux
- 30 Réponses

MOT-DE-LA-RÉDACTRICE-EN-CHEF



Beaucoup sont magnifiques. Beaucoup d'autres sont très simples. Dans tout le Canada, des phares servent depuis des siècles à avertir et à guider les navires. Ces navires ont amené ici des colons qui ont changé notre territoire pour toujours et qui transportaient des fourrures, du bois et d'autres marchandises vers l'Europe. Les phares et leurs gardiens ont bien des choses à nous raconter. Que tu ailles voir ces bâtiments sur place ou que tu lises simplement ce numéro, tu verras qu'ils représentent un élément important de l'histoire du Canada.

Nancy

COMMANDITAIRES

Financé par le
gouvernement
du Canada

Funded by the
Government
of Canada

Canada





**LA JOURNÉE NATIONALE DES PHARES
EST CÉLÉBRÉE LE 7 AOÛT.**

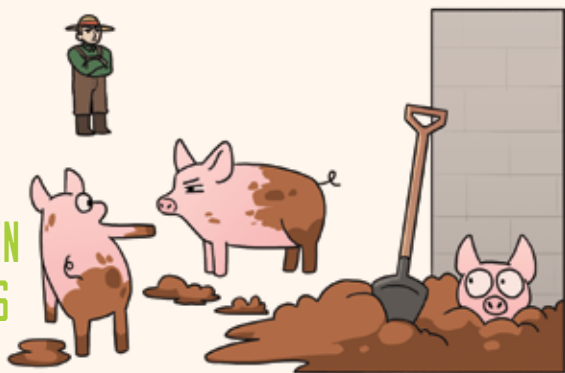
LE PLUS ANCIEN PHARE ENCORE EN OPÉRATION :
L'ÎLE SAMBRO, DANS LE PORT D'HALIFAX, 1758
LES DEUXIÈMES PLUS ANCIENS : L'ÎLE VERTE, DANS LE FLEUVE
SAINT-LAURENT, ET GIBRALTAR POINT, À TORONTO, 1809



EN 1943, LE
PHARE DE
GIMLI (MAN.)
A ÉTÉ DÉTRUIT
PAR LES
GLACES.

LE NOMBRE DE PHARES EN OPÉRATION AU CANADA : PLUS DE 750
LE NOMBRE DE CEUX OÙ IL Y A DU PERSONNEL : 51

EN 1861, LE PHARE
DE PANMURE HEAD
(Î.-P.-É.) A DÛ ÊTRE
RÉPARÉ PARCE QUE
LES PORCS DU GARDIEN
CREUSAIENT DANS SES
FONDACTIONS.



LE COÛT DE CONSTRUCTION DU PHARE DE L'ÎLE LENNARD PRÈS DE TOFINO (C.-B.) EN 1904 : 10 955,69 \$.



DES GUIDES LUMINEUX

Pendant des siècles, les phares ont aidé à guider les navires et à garder leurs passagers, leur équipages et leurs cargaisons en sécurité.

Les phares construits en bois sont usés par le vent, la pluie et l'eau salée, et ils doivent être repeints souvent. Les structures en pierres ou en briques sont plus difficiles à construire, mais elles durent plus longtemps. Les phares plus modernes sont faits de béton, de fer ou d'une combinaison de matériaux.



Pointe-à-la-Renommée (Qc)



Parc provincial de Wood Islands (Î.-P.-É.)

Puffin Island, Greenspond (T.-N.-L.)





Le lieu historique national du Phare-de-Cap-Spear (T.-N.-L.) se trouve à l'endroit le plus à l'est de l'Amérique du Nord.



Phare de Fisgard, Colwood (C.-B.)



Cape Forchu
(N.-É.)



Pendant des générations, les Inuits se sont déplacés en kayaks et en umiaks – des petits bateaux couverts de peaux d'animaux tendues. Quant aux gens des Premières Nations et aux Métis, ils se servaient de canots faits de troncs creusés ou de branches recourbées qu'ils couvraient d'écorce de bouleau. Ces embarcations étaient légères et faciles à diriger. Les pagayeurs pouvaient généralement voir les rochers dangereux et les éviter. Même dans un épais brouillard ou dans des bourrasques de neige, les Autochtones trouvaient leur chemin sur l'eau parce qu'ils connaissaient très bien l'apparence et l'odeur des environs. Ils n'avaient pas besoin de grands phares pour savoir où passer.

Les phares et leurs gardiens ont toujours accompli de nombreuses tâches : faire retentir les cornes de brume, surveiller la météo, aider à trouver les navires en difficulté, secourir les gens qui avaient besoin d'aide et bien plus.



Un **bateau-phare**, c'est exactement ce que son nom laisse entendre : un bateau qui sert de phare dans un endroit où il serait impossible d'en construire un. De 1876 à 1925, une goélette munie d'une lumière guidait les navires à Barrington Passage, à la pointe sud de la Nouvelle-Écosse.



Les rayures verticales du phare du cap Bonavista (T.-N.-L.) (ci-dessus) reprennent les couleurs des lumières qui y brillèrent à ses débuts en 1843. Le phare de Race Rocks (à droite), construit en 1860 sur une île proche de Victoria (C.-B.), porte des rayures horizontales noires et blanches. Et la tour construite en 1829 à la station de phare de Head Harbour, sur l'île Campobello (N.-B.), est ornée d'une grande croix rouge.





Le célèbre phare de Peggy's Cove (N.-É.) repose sur une grande surface de rochers très inégale. Grâce à un trottoir et à une plateforme d'observation aménagés en 2021, tout le monde peut maintenant admirer de près ce magnifique endroit.

OUI, il y a un phare en service en Saskatchewan! Il est situé au bord du lac Jackfish, juste au nord de Battleford. Il a été construit en 1988.

Les phares anciens étaient souvent de simples tours rondes. Il y avait aussi ce qu'on appelait des « squelettes d'acier », parce qu'ils se composaient simplement d'une structure en métal. D'autres formaient des cubes peu élevés, alors que d'autres encore avaient six ou huit côtés.



Les phares en bois et les feux d'alignement de petite taille (comme le phare de McNab Point qu'on voit ici, sur le lac Huron) portaient le nom de « **poivrières** » parce qu'ils ressemblaient à des gros contenants de poivre. Le phare d'alignement arrière est une tour plus haute.

Les feux d'alignement sont placés deux par deux à l'entrée des ports. Celui d'en avant est plus bas que l'autre. Les marins peuvent ainsi les aligner pour s'assurer de passer en toute sécurité.

Ce feu d'alignement arrière se trouve à Annandale (Î.-P.-É.). Tu peux voir le feu avant ci-dessous.



Certains des premiers phares à illuminer l'océan Arctique ont été construits à Churchill (Man.) dans les années 1930. La plupart des phares de la province se trouvent au bord du lac Winnipeg, comme celui-ci à Gull Harbour.





ÎLE MACHIAS SEAL

Le premier phare de l'île Machias Seal a servi à proclamer l'appartenance de l'île au Nouveau-Brunswick en 1832. Le phare actuel, construit en 1914, est encore occupé par du personnel pour s'assurer que les États-Unis ne cherchent pas à prétendre que l'île leur appartient plutôt qu'au Canada.



Île Machias Seal (N.-B.)



Une **station de phare** comprend un phare, mais aussi d'autres structures comme des bureaux, une maison, une corne de brume, une remise à bateaux et une station météo. La station qu'on voit à gauche se trouve à Langara Point, près de Masset (C.-B.).



Avec ses 34,1 mètres, le phare de Cap-des-Rosiers, à Gaspé (Qc), est le plus haut du Canada. Il guide les navires depuis 1858.



Le phare de Sylvan Lake (Alb.), reconstruit en 2016, est inspiré du célèbre phare de Peggy's Cove.

Stockphoto, Alamy, Sylvan Lake Tourism



Sons et lumières

Les signaux émis par les phares, d'abord très simples, se sont beaucoup perfectionnés au fil des siècles.



Les premiers signaux envoyés aux navires venaient de simples feux de bois allumés pour indiquer les endroits dangereux. Plus tard, des gens ont inventé un genre de panier de métal appelé « brasero », qui servait à contenir le feu et qui était installé sur un gros rocher ou un tas de pierres pour être plus visible.

Google Maps, Dametri Mohindran

La flamme était entourée de panneaux de verre qui formaient ce qu'on appelle une **lanterne** et qui la protégeaient de la pluie, de la neige et du vent. Il était plus facile de contrôler plusieurs chandelles qu'un gros feu. Mais même avec ces améliorations, les lampes n'étaient pas encore visibles de très loin, surtout quand le verre de la lanterne était noirci par la fumée.

Il fallait donc améliorer à la fois la LUMIÈRE et la VISIBILITÉ des phares.

Une **balise**, c'est un signal fixe; il en existe de différentes sortes, mais il s'agit généralement d'une lampe. Un phare, c'est une structure dans laquelle se trouve une lampe.

Feu d'alignement d'Iqaluit (Nunavut)



Lumière

Pendant une bonne partie du 19^e siècle, les lampes des phares n'étaient pas faciles à entretenir et ne sentaient vraiment pas bon. Le rayon de lumière venait parfois d'un contenant peu profond, rempli de substances comme de l'huile de baleine, du kérosène ou de l'huile de charbon, avec plusieurs mèches de corde qui en sortaient. Tu peux imaginer l'odeur et la fumée qui régnaient dans cet espace entouré de verre! Les gardiens devaient s'assurer que le contenant de combustible était toujours plein et que les mèches étaient taillées. Ils passaient aussi des heures et des heures à nettoyer la suie qui recouvrait les panneaux de verre et à polir les réflecteurs pour éviter que la lumière diminue. Des lampes qui permettaient une meilleure utilisation des combustibles sont arrivées vers la fin du 19^e siècle. L'électricité a ensuite tout changé. Au début du 20^e siècle, les phares ont bientôt commencé à envoyer des rayons plus clairs pour aider les navires à rester loin des endroits dangereux et pour les guider dans le brouillard et l'obscurité.

La source de lumière des phares porte encore le nom de **lampe**.

Domäne public, Darsesh Mohiuddin

C'est vraiment une idée brillante!



Visibilité

En ajoutant un **réflecteur**, les bâtisseurs de phares pouvaient orienter la lampe pour que le rayon de lumière se rende plus loin. Les premiers réflecteurs étaient faits en cuivre, souvent garni d'argent, ou en acier poli. Ils étaient aplatis en plaques minces, généralement recourbées. Placés autour de la lampe, ils reflétaient la lumière pour la rendre visible de plus loin. Mais ce n'était pas vraiment suffisant de refléter la lumière. Un inventeur français appelé Augustin-Jean Fresnel a trouvé une meilleure solution. En 1823, il a créé des lentilles géantes qui formaient un prisme, et qui reflétaient et concentraient la lumière pour qu'elle forme un rayon plus ciblé visible à 30 kilomètres ou plus. Les puissantes lampes modernes ne nécessitent plus de lentilles compliquées pour être visibles loin en mer.



Lentille de Fresnel



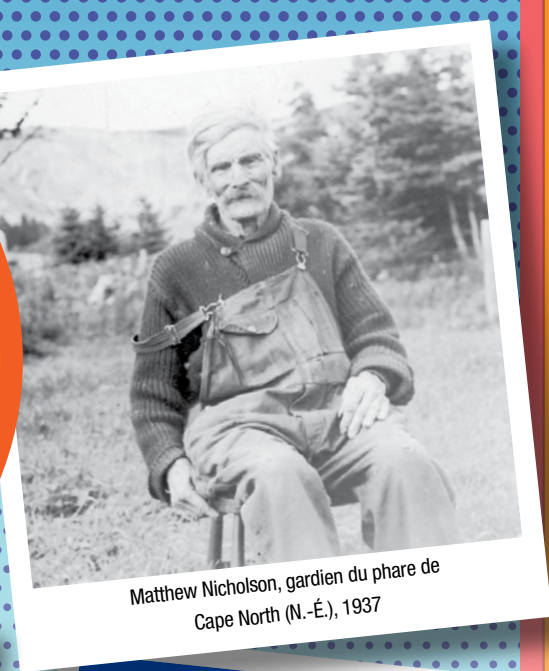
IL fait un son bien triste, ce phare!

Les phares ont chacun une séquence distincte pour leur lumière, qui éclaire dans toutes les directions. Par exemple, une lumière peut s'allumer pendant une seconde et s'éteindre ensuite pendant une seconde. Les équipages des navires peuvent ainsi identifier chaque phare du secteur, grâce à sa séquence particulière de lumière et d'obscurité.



TU ENTENDS?

Parfois, les lumières ne suffisaient pas pour avertir des dangers. Quand il neigeait ou qu'il y avait du brouillard, les marins dépendaient des sons pour savoir où ils se trouvaient. Les premiers signaux sonores, produits par des cloches ou des canons, exigeaient beaucoup de travail et n'étaient pas vraiment utiles. Robert Foulis, parti d'Écosse pour s'installer en Nouvelle-Écosse, puis au Nouveau-Brunswick en 1822, a inventé une corne de brune alimentée à la vapeur. On dit qu'il était allé se promener un jour de brouillard et qu'en entendant sa fille jouer du piano, il avait remarqué que les notes basses se transmettaient beaucoup mieux que les plus hautes.



Matthew Nicholson, gardien du phare de Cape North (N.-É.), 1937

L'automatisation

Entre 1970 et 1996, le gouvernement du Canada a automatisé 264 phares. Cela signifiait que leurs lumières fonctionnaient toutes seules, sans gardiens. Ce changement a permis d'économiser des millions de dollars chaque année, mais beaucoup d'habitants des provinces de l'Atlantique et de la Colombie-Britannique étaient furieux. Ils disaient que, sans les gardiens de phares, il y aurait moins d'aide pour les navires et les gens qui seraient en danger en mer.

Phare d'Entrance Island, Nanaimo (C.-B.)



Phare de Merry Island (C.-B.)

Beaucoup de phares sont maintenant alimentés à l'énergie solaire. C'est ce qu'on appelle la « solarisation ».



DANS L'OMBRE

Les navires guidés par les phares ont changé pour toujours notre territoire et ses habitants.

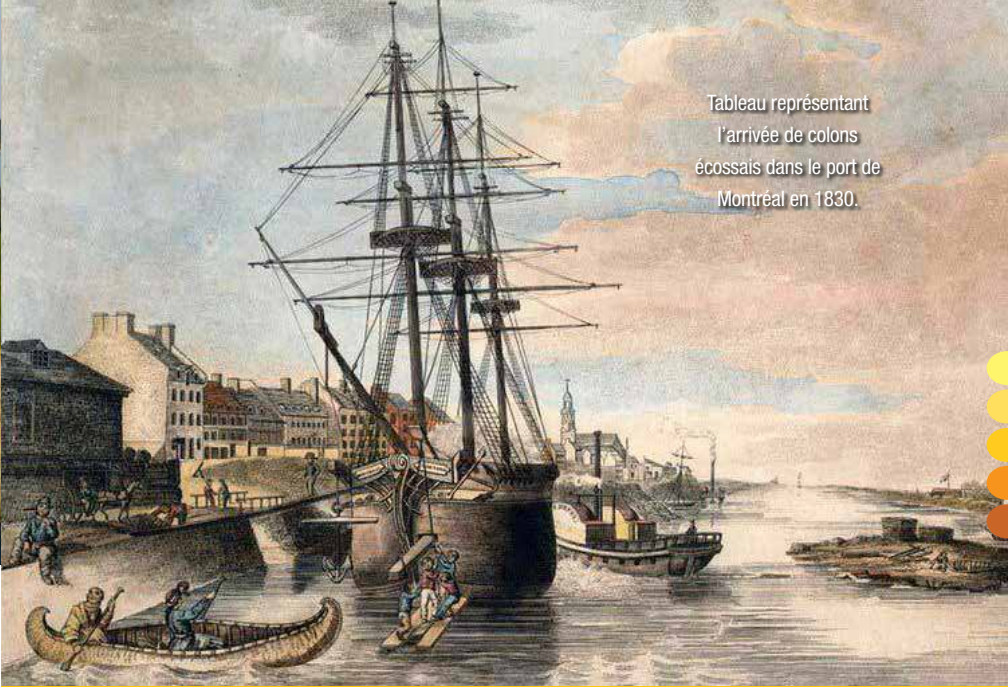


Près d'un million de personnes sont entrées au Canada par le Quai 21, à Halifax (en haut et à gauche), entre 1928 et 1971. Beaucoup d'autres étaient aussi arrivées par bateau au cours des siècles précédents. Comment toi et ta famille vous êtes-vous retrouvés à l'endroit où tu vis maintenant?

Le premier phare construit dans ce qui est aujourd'hui le Canada date de 1734. Il permettait de surveiller la baie qui le sépare de la forteresse de Louisbourg, sur l'île du Cap-Breton (N.-É.). Le roi de France, Louis XV, avait ordonné sa construction après le naufrage d'un navire à bord duquel il y avait beaucoup de gens et d'argent. (Le roi recevait aussi de l'argent chaque fois qu'un navire passait en sécurité à côté du phare.) Un autre navire rempli de nourriture avait aussi failli couler. Le phare aidait à diriger les navires qui partaient vers l'Europe chargés de charbon, de bois et de poisson, et ceux qui arrivaient dans l'autre sens avec de nombreux passagers impatients de s'installer sur ce qu'ils considéraient comme une nouvelle terre. Dans tout le pays, des phares guidaient des navires semblables qui remplissaient les mêmes fonctions.



Tableau représentant
l'arrivée de colons
écossais dans le port de
Montréal en 1830.



Quelles ont été les conséquences pour les peuples autochtones qui vivaient ici quand les colons européens sont descendus de leurs navires et qu'ils ont commencé à construire des fermes et des villages? Comment ce flux d'immigrants a-t-il modifié le mode de vie des Autochtones?

Les colons venus d'Europe ne voyaient pas le territoire de la même façon que les Autochtones. Ils voulaient le diviser pour en être propriétaires. Ils pouvaient aussi s'enrichir grâce aux peaux de castor, aux poissons, aux fermes et aux forêts. Les peuples autochtones, eux, le voyaient plutôt comme quelque chose à partager.



Comment le territoire a-t-il changé quand les nouveaux venus ont commencé à couper des arbres pour construire des bâtiments et à extraire de l'or, du charbon et d'autres ressources? Quels effets la chasse à la baleine et la pêche pratiquées par les Européens ont-elles eu sur les océans?





UNE AFFAIRE DE FAMILLE

Texte d'Allyson Gulliver • Illustrations de David Namisato

ÎLE DISCOVERY (C.-B.), 1899

Edith et May faisaient semblant de ne pas entendre leur mère qui les appelait, debout sur les rochers du rivage. Elles savaient que leur mère voulait simplement qu'elles aillent l'aider à peindre le phare, mais c'était bien plus amusant de construire un fort avec du bois de grève. May entra en rampant dans l'abri presque terminé.

— On pourrait peut-être apporter des couvertures et passer une nuit ici.

— Pas ce soir, soupira Edith en tournant les yeux vers l'océan. Il y a du brouillard qui s'en vient.

C'était pour ça que leur mère les appelait! Oubliant leur fort, les filles se mirent à courir vers la pointe Sea Bird.

— Désolées, maman! lança Edith, essoufflée, en entrant avec sa soeur dans la jolie maison blanche attenante au phare.

Leur grand-père était assis sur le divan de la cuisine. Depuis quelques semaines, il avait été trop malade pour se lever de son lit.

— J'aimerais bien donner un coup de main, dit-il.

— Ça va aller, grand-papa, dit May. Je peux te faire une tasse de thé?

— Je pense que vous devriez d'abord aller voir de quoi votre mère a besoin, dit-il en hochant la tête avec un sourire.

La porte s'ouvrit au même moment, et la mère d'Edith et de May entra en essayant avec un torchon ses mains couvertes de peinture blanche.

— Je vais aller vérifier la mèche de la lampe dit-elle. Vous deux, vous allez courir jusqu'à l'autre bâtiment pour vous assurer que la corne de brume fonctionne. Les bateaux vont compter sur nous cette nuit, et on ne les laissera pas tomber.

— Prends ça, Mary Ann, dit son père en pointant le doigt vers son vieil imperméable. Si tu te fais mouiller, tu vas attraper un rhume.

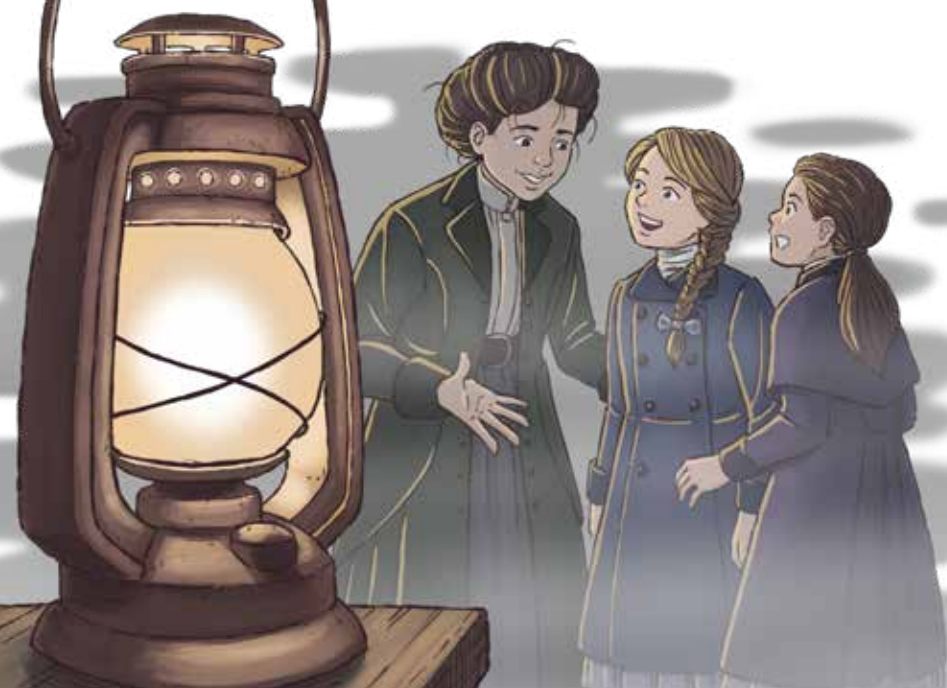
— Et si tu es malade, ajouta-t-il avec un soupir, les filles et moi, on sera vraiment dans le pétrin.

— Sans parler des marins, répondit la mère d'un ton sec.

— Mais ne t'en fais pas, ajouta-t-elle d'une voix plus douce. J'ai eu un très bon professeur pour m'occuper de cette station. Je me souviens de tout ce que tu m'as appris.

— Allez-y, maintenant! dit-elle en se tournant vers ses filles pour les serrer contre elle quelques instants. Vous allez vous occuper de votre signal et je vais m'occuper du mien.

Edith et May enfilèrent leur imperméable. Aussitôt dehors, elles constatèrent que la grisaille humide était toute proche. Les vagues semblaient maintenant lointaines et presque silencieuses, et les deux sœurs ne voyaient qu'à quelques mètres devant elles. Heureusement qu'elles connaissaient tous les rochers et toutes les souches qui couvraient la pointe.



Elles s'engagèrent dans le sentier, presque au pas de course. Quand elles étaient toutes petites, le *S.S. Premier* avait attendu un signal pendant une nuit de brouillard et, pour une raison inconnue, la corne n'avait pas fonctionné. Le capitaine du *Premier* avait réussi à contourner les rochers pour amener son navire en lieu sûr, mais c'était une histoire que personne, sur l'île Discovery, ne voulait voir se répéter.

Allaient-elles arriver enfin au bout du sentier? Le brouillard assombrissait déjà tout le paysage, et la nuit allait tomber bientôt. Tout à coup, le bâtiment — qui ressemblait à une petite maison bien ordinaire, sauf qu'il en sortait une corne de brume en forme de trompette — se dessina devant elles. Elles montèrent en courant les marches de bois.

À l'intérieur, le feu de charbon chassa bientôt l'humidité. Il réchauffait l'eau

jusqu'à ce qu'elle se transforme en vapeur pour émettre un long signal grave qui traversait le brouillard pour se rendre jusqu'aux rochers, puis jusqu'à la mer. Les soeurs se sourirent, soulagées.

Certaines personnes trouvaient le son des cornes de brume un peu triste, mais en ce moment, c'était la chose la plus merveilleuse qu'elles pouvaient imaginer. Elles s'installèrent dans le bâtiment en attendant d'être sûres que le signal continuait de se faire entendre. Edith jeta un coup d'oeil dans le brouillard.

— Est-ce que ça t'arrive de rêver qu'on habite à Victoria ou à Vancouver? On pourrait aller dans une vraie école plutôt que de faire nos cours par la poste, dit-elle d'un air rêveur. Et puis, on aurait des petites voisines avec qui jouer, et on n'aurait pas besoin d'aider dans le jardin ou de nettoyer les vitres autour de la lampe.

— Je m'ennuierais des vagues et des oiseaux, répondit May en secouant la tête, et de nos promenades sur la plage pour voir ce qui s'y est échoué.

La porte s'ouvrit et leur mère entra dans la pièce, précédée de la lumière de sa lanterne.

— Je suis très fière de vous, les filles. Vous êtes vraiment des bonnes assistantes. Je ne sais pas ce que je ferais sans vous.

Elle ramassa leurs manteaux.

— La corne de brume va bien fonctionner maintenant, grâce à vous. Allons souper.

Quand elles se retrouvèrent à nouveau dans le brouillard, May se tourna vers Edith.

— Si tu déménages en ville, j'irai te rendre visite, murmura-t-elle. Mais moi, je vais être gardienne de phare, comme grand-papa et maman. **K**

Tous les personnages mentionnés dans cette histoire

ont vraiment existé. En 1886, Richard Brinn a été embauché comme premier gardien du phare de l'île Discovery. Cette île se trouve à quelques kilomètres à l'est de Victoria (C.-B.), dans ce qui s'appelle aujourd'hui la mer des Salish. Sa fille, Mary Ann Croft, et ses deux petites-filles, Edith et May, vivaient avec lui. M^{me} Croft

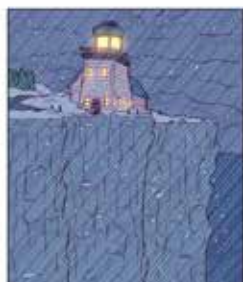
aidait son père à garder le phare et, quand il est tombé malade, elle a pris la relève. Après sa mort, en 1901, elle a été choisie pour le remplacer et elle est probablement devenue la première femme gardienne de phare au Canada. Au début, elle recevait un salaire de 960 \$, plutôt que les 1 200 \$ versés à l'homme qui faisait le même travail au phare des îles Trial, non loin de là. Elle a porté plainte en 1911, et le député de sa circonscription a augmenté son salaire au même montant. Elle faisait sûrement son travail tout aussi bien que cet homme. En 1908, un inspecteur a écrit que M^{me} Croft gardait la station très efficacement, dans d'excellentes conditions. Les gardiens de phare faisaient un travail difficile. Ils ne devaient pas seulement s'assurer que les lampes et les cornes de brume étaient en bon état. Ils devaient souvent cultiver un jardin et chasser pour se nourrir, tout en surveillant la météo et la circulation des navires. Ils devaient être capables de passer beaucoup de temps sans voir personne, à part leur propre famille s'ils en avaient une sur place. Comme les écoles étaient généralement trop éloignées pour que les enfants puissent y aller, ils recevaient souvent leurs cours par la poste et renvoyaient leurs travaux de la même manière. Ils devaient aider leurs parents, mais ils étaient aussi libres d'explorer les environs. Il n'y a plus de gardien sur l'île Discovery depuis l'automatisation du phare en 1996. La corne de brume a cessé de fonctionner en 2004. La partie sud de l'île est aujourd'hui un parc provincial. La partie nord est administrée par la Première Nation Songhees. **KAYAK AVR 2023**



Cette photo prise en 1912 montre Louis Lamondin, le gardien du phare de l'île Gereaux au bord du lac Huron, en compagnie de ses enfants William et Alcide, et de sa femme Cecilia Lamondin.

À LA RESCOUSSE!

ILLUSTRATIONS D'ALEX DIOCHON | TEXTE DE NANCY PAYNE



Phare de Southwest Head, île de Grand Manan (N.-B.), 26 févr. 1963



Ottawa Benson,
le gardien du phare



Billy Jones



Hildred Benson, la
femme du gardien



Mon frère et
moi, on cherchait
simplement des
bigorneaux.



On a quitté
Haycock Harbor ce
matin.











PRÈS DE CHEZ TOI

SUIS LES SIGNAUX



PHARE DE WEST POINT (Î.-P.-É.)

Tu peux non seulement visiter un musée dans ce phare aux rayures noires et blanches construit en 1875, tu peux aussi dormir dans une auberge juste à côté. La lampe fonctionne encore, mais il n'y a plus de personnel depuis 1963.



SITE HISTORIQUE MARITIME DE LA POINTE-AU-PÈRE

Tu trouveras un des phares les plus hauts du Canada sur ce site historique national, près de Rimouski (Qc). Tu pourras aussi y visiter le sous-marin *Onondaga* et un musée sur le naufrage de l'*Empress of Ireland*.



Si tu vas à Grande-Anse (N.-B.), tu trouveras de l'information touristique dans ce « phare » peint aux couleurs des Acadiens francophones de la province. Il surplombe la baie des Chaleurs, mais il a été construit comme centre d'information touristique.

MUSÉE DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE DU CANADA, OTTAWA

Ce phare en acier a été construit à Cape Race (T.-N.-L.) en 1856. Quand il a été remplacé par une tour de béton, en 1907, il a été déménagé à Cape North (N.-É.). Il a ensuite été transporté au musée quand le gouvernement l'a mis hors d'usage en 1980.



L'ANSE AMOUR, LABRADOR

Il a fallu trois ans pour construire le phare de Point Amour, le plus haut du Canada atlantique. Il a commencé à fonctionner en 1857 et c'est maintenant un lieu historique provincial. Tu y jouiras d'une vue spectaculaire, à condition de ne pas avoir peur de grimper 132 marches.

DES PHARES DANS LES PRAIRIES?

Entre 1910 et 1915, dix châteaux d'eau qui ressemblaient à des phares ont été construits en Saskatchewan. Il n'en reste plus que quatre, à Weyburn, à Kerrobert, à Kamsack et celui-ci, à Humboldt.

MUSÉE RÉGIONAL DE SOOKE (C.-B.)

Le dôme de l'ancien phare de l'île Triangle a été déplacé sur une grande distance depuis son emplacement original, au large de la côte nord de l'île de Vancouver, jusqu'à ce musée situé à l'extrême sud de l'île. Le phare a fonctionné de 1910 à 1920.



À BON PORT

Peux-tu aider le bateau à se rendre au phare?



Nickia Michior

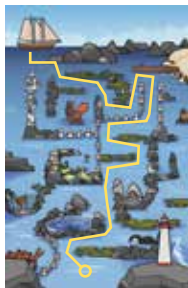


DESSINS CACHÉS



As-tu de bons yeux? Peux-tu trouver ces objets ou ces images dans la bande dessinée « À la rescousse! », qui commence à la p. 20?

À BON PORT P. 28



DESSINS CACHÉS P. 29



LE COIN DU PROF

Pour du matériel éducatif en français et en anglais pour accompagner ce numéro de *Kayak*, rendez-vous sur HistoireCanada.ca/phare ou CanadasHistory.ca/lighthouse.

UNE BELLE LUMIÈRE!



À ton avis, quel phare canadien devrions-nous commémorer sur un timbre?

Choisis un des phares que nous t'avons présentés dans ce numéro de *Kayak* ou trouves-en un autre parmi les centaines de phares du Canada. Dessine un timbre pour célébrer ce phare et fais-en une description écrite, en indiquant notamment pourquoi il est important et pourquoi tu l'as choisi pour ton timbre. Soumets ton projet à HistoireCanada.ca/TimbrePhare et tu pourrais gagner un assortiment de quatre numéros de *Kayak*!



KayakMag.ca

Rédactrice en chef Nancy Payne

Directeur artistique James Gillespie

Graphiste Leigh McKenzie

Gestionnaire Web Tanja Hütter

Directrice des programmes Joanna Dawson

Coordonnateur des programmes, communauté et sensibilisation Jean-Philippe Proulx

Coordonnatrice des programmes, jeunesse et éducation Brooke Campbell

Conseillères en histoire Catherine Carstairs, Brittany Luby, Laura Madokoro

Vérificatrice de faits Nelle Oosterom

Traductrice et relectrice Marie-Josée Brière

Remerciements particuliers à Sharon Babaian

HISTOIRE
CANADA

HistoireCanada.ca

Éditrice Melony Ward

Directrice, diffusion et marketing
Danielle Chartier

Directrice, finances et administration Patricia Gerow

Éditrice fondatrice Deborah Morrison

KAYAK, le magazine d'histoire du Canada pour les jeunes (issn 1712-3984), est publié quatre fois l'an par Histoire Canada.

Bryce Hall, rez-de-chaussée, 515, av. Portage, Winnipeg MB, R3B 2E9

Téléphone : 204 988-9300

Télécopieur : 204 988-9309

Courriel : info@KayakMag.ca

Nos directives éditoriales se trouvent sur le site Web. Même si nous prenons soin des illustrations et des manuscrits fournis, nous ne sommes pas responsables de leur perte.

Droit d'auteur © 2023 par la Société Histoire Canada.

Tous droits réservés. La reproduction sans l'autorisation de l'éditeur est strictement interdite.

Financé par le
gouvernement
du Canada

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Dorénavant, le produit net de la vente de toutes les couvertures à points servira à soutenir les peuples autochtones.

La couverture à points HBC a été vue de différentes façons au fil de son histoire, que ce soit comme monnaie d'échange, emblème du Canada, vecteur de maladies ou symbole du colonialisme. Nous commençons à peine à examiner et à reconnaître toutes les facettes de ce qu'elle a pu représenter dans l'histoire, l'art, la culture populaire et le commerce.

La Fondation La Baie d'Hudson et le Fonds Gord Downie & Chanie Wenjack se sont associés pour lancer **Oshki Wupoowane | Le Fonds des couvertures.**

Pour acheter une couverture à points, **visitez labaie.com**

