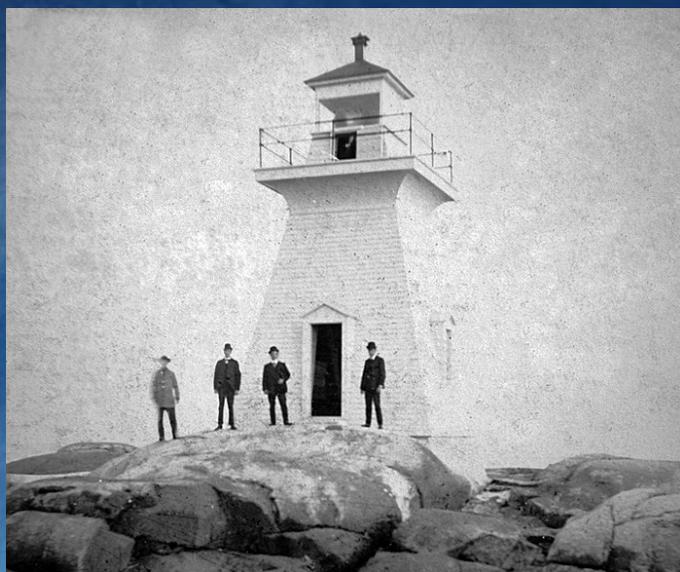


# LE BULLETIN

DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 31

Automne 2020



## **Dans le *Journal du gardien du phare*, ce mois-ci nous avons :**

Mot de la présidente	Pages : 1-2
Le phare de l'Île Joncas de Natashquan	Pages : 2 à 16
Restauration au phare du Pilier-de-Pierre	Pages : 16 à 18
Femmes de phare : France Caron au phare de Pointe-des-Monts	Pages : 19 à 21
Elle mourut à 130 ans... La maison Lindsay	Pages : 21 à 27
Le bureau de poste de l'Île-aux-Œufs	Pages : 27 à 37
Départ de l'exposition des bateaux-phares.	Pages : 37 à 40
Rétrospective journalistique	Page : 40
Les Tables des marées 2021	Page : 41
Ozéniphare Delisle	Page : 42
Souhaits pour les Fêtes	Page : 43
Comité du Bulletin	Page : 43

### **En page couverture**

Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, Natashquan a eu droit à la construction de deux phares. Le premier et le plus petit est construit en face du village, sur l'île Joncas, au printemps 1906. Photos : collection Bernard Landry.

### **Mot de la présidente**

Bonjour Amis des phares du Québec,  
Cette saison touristique 2020 a été très particulière en raison de la COVID-19. Même si nous avons vu plus de touristes dans nos régions, ce fut une saison difficile pour bien des sites touristiques et les contraintes imposées par la pandémie n'ont pas aidé. Plusieurs ont dû renoncer à leurs activités et d'autres ont eu des activités restreintes. La Journée québécoise des phares a dû être annulée dans la majorité des stations de phare du Québec.

La 20<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle de la Corporation, qui devait se tenir à Métis cet automne, a dû être reportée à l'automne 2021 et se tiendra très probablement à Métis si tout va bien. Nous vous tiendrons au courant. Entre-temps, le conseil d'administration élu en 2019 restera en place jusqu'à notre prochaine Assemblée générale annuelle.



Les Amis des phares du Québec vous encouragent à renouveler votre cotisation. Pour les membres non gestionnaires de phares, vous trouverez les modalités pour la

cotisation et la façon de procéder sur notre site Web [www.routedesphares.qc.ca](http://www.routedesphares.qc.ca), sous l'onglet « Devenir membre ».

En 2021, nous continuerons de travailler avec les gestionnaires de phare et les amis des phares pour assurer la pérennité de nos phares et sauvegarder leurs artefacts. Nous désirons agrandir notre réseau pour mettre en commun nos expériences et nos façons de nous faire connaître au Québec et ailleurs.

Je vous souhaite un bel automne et un bel hiver, malgré la crise que nous traversons, en espérant que nous pourrions reprendre nos activités normalement à l'été 2021 et que ce soit une excellente saison touristique.

Lucie Bergeron

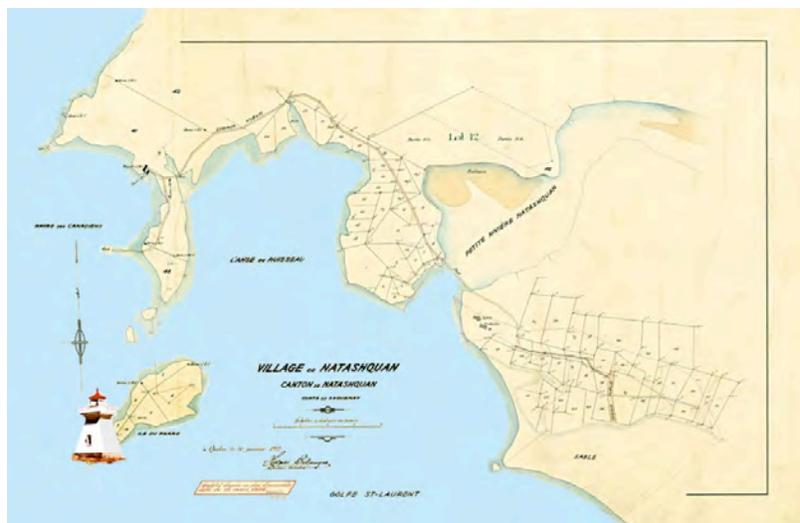
Phare de Cap-des-Rosiers

Présidente de la Corporation des gestionnaires de phares  
de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent

## **Le phare de l'Île Joncas<sup>(1)</sup> de Natashquan**

(Par : Bernard Landry en collaboration avec Laurent Jomphe)

Au tournant du 20<sup>e</sup> siècle, Natashquan a eu droit à la construction de deux phares. Le premier et le plus petit est construit en face du village, sur l'île Joncas, au printemps 1906. Le deuxième phare, construit en béton armé huit ans plus tard, est plus grand que le premier. Situé près de la pointe est de la grande rivière Natashquan, il s'élève à plus de vingt mètres de hauteur.<sup>(2)</sup> Le texte qui suit nous décrit cependant l'histoire du premier phare et de ses gardiens...



Emplacement du site du phare de l'Île Joncas de Natashquan.  
Carte du village de Natashquan en 1922, modifiée en 1934. Fonds personnel.

## Introduction

Que ce soit à voiles, à vapeur ou bien au mazout et pourvue de radar, la périlleuse navigation sur le fleuve Saint-Laurent, dans le golfe ou encore le long de la côte aura toujours eu besoin des phares. Mais avec le temps, les tours de signalisation vont se ressentir de l'évolution des techniques, et aujourd'hui dans bien des cas l'émission des signaux est faite par un dispositif automatique. Si bien que, de peu nombreux qu'ils étaient vers la fin des années 1970, les postes de gardiens de phare vont finalement disparaître complètement vers la fin des années 1980 !

Le navire *Jean-Brillant* en approche au quai de Natashquan. 1947.

Photo : Philomène Landry/Coll. : Bernard Landry



## Le phare de l'Île Joncas et ses gardiens de la « Lumière »

Lorsque l'on entre avec une goélette dans la baie de Natashquan par un bon vent du Sud, et bien que le chenal d'entrée possède d'excellents alignements, il est quand même inquiétant pour le capitaine de raser tous ces galets qui affleurent à un ou deux mètres au-dessus du niveau de la mer, dont les grosses vagues s'abattent dans un bruit assourdissant.



La pointe de l'île Joncas où est établi le phare et un petit bâtiment.  
Photo/Coll. : Frère Marie Victorin. Vers 1924-25. Fonds personnel.

L'île Joncas se trouve à proximité de Natashquan, presque en face du village. Sur la pointe, un rocher de granit rouge où il n'y a pas de végétation, on construit un phare au cours de l'année 1906 afin de rendre la navigation plus facile et plus sécuritaire.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries de l'époque autorise alors l'établissement et la construction d'un phare fixe à cet endroit. Les coûts pour les travaux sont estimés à 1 580 \$ :

« [...] À l'extrémité ouest de l'île Joncas, à l'entrée du havre, construction d'une structure carrée en bois, de couleur blanche, dont le toit de la lanterne est rouge. La hauteur du phare depuis la base jusqu'au dessus est de 29 pieds. Le dispositif d'éclairage est une lumière blanche fixe dioptrique, c'est-à-dire pourvue de lentilles réfléchissantes du septième ordre d'une distance focale de 5 pouces. Le phare est visible de tous les points d'approche par eau : sa hauteur au-dessus des hautes eaux est de 33 pieds. Par temps clair, on peut voir sa lumière jusqu'à 11 milles de distance. [...] Installée sur le phare en 1917, une corne à brume actionnée à la main sert à répondre aux signaux des vaisseaux. »(3)

« Le 20 juin 1906, on allume le petit phare à l'entrée du havre de Natashquan, bâti dans le cours du mois de mai. [...] »(4)

Le phare, de petite dimension, est bâti de bois sur une fondation de béton. À proximité, on construit une petite maisonnette pour le gardien qui sert aussi de remise pour entreposer l'huile de charbon servant au système d'éclairage à feu dioptrique : une lampe allumée du soir au matin, du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre de chaque année.

Capitaine de goélette depuis de nombreuses années déjà, Alfred Vigneault prend charge, pour quelques mois seulement, du poste de gardien de phare sur l'île Joncas près du havre de Natashquan. Cependant, Élie Landry prend la relève peu de temps après, soit le 25 juin 1906... avec un salaire annuel de 250 \$. Le 13 mai 1910, son fils Dérillas devient à son tour gardien de phare.



Le phare de l'île Joncas et ses occupants. Natashquan. 1947  
Photo/Coll. : Garde côtière. Québec. Fonds personnel.

En 1912, le gouvernement canadien apporte des améliorations aux dispositifs utiles à la navigation et elle autorise la construction d'un magasin à huile et hangar d'abri pour le phare. Les travaux, qui sont estimés à près de 149 \$, sont effectués par Hilaire Carbonneau, menuisier de Natashquan. En 1914, on installe trois bouées non éclairées à l'entrée du havre. L'année suivante, on construit des poteaux pour feux d'alignement avec fanaux *Supper Piper* dont le coût de construction est évalué à 553 \$ dollars.(5)

À la fin des travaux, Claude Landry est nommé responsable de son entretien dès 1915, et ce, jusqu'en 1931. Par après, la responsabilité est assumée successivement par Adolphe Lapierre de 1931 à 1936, par Wilfrid Vigneault de 1936 à 1951 (Il décède le 15 février à l'âge de 58 ans seulement) ; son fils Hormidas dit « Midas » le remplace de 1951 à 1965 et finalement, Joseph-Édouard Landry de 1965 à 1967, date à laquelle l'automatisation entre en vigueur.



Amer ou tour d'alignement fixe, visible, sur bord de mer, pour point de repère. Natashquan 1947. Photo/Coll. : Garde côtière Québec. Fonds personnel.

Hormidas Vigneault, qui est l'un des derniers gardiens de fanaux, nous raconte son travail au quotidien :

« Du 1<sup>er</sup> avril au 31 décembre de chaque année, je m'occupais de l'entretien des fanaux qui étaient situés près du quai, du côté de l'ancien site de pêche de la compagnie Robin. Réparation et peinture faisaient également partie de mon travail quotidien.

C'était des lumières éclairées à l'huile de charbon, laquelle était entreposée dans un petit bâtiment utilisé à cette fin. À chaque saison de navigation, on avait un inspecteur du gouvernement qui venait y faire son tour. À cette époque, mon salaire était de 40 dollars par mois. On allumait les fanaux vers les 6 heures 30 du soir... pour seulement les éteindre au lever du jour. En plus de ce travail, je faisais aussi la pêche, la chasse à l'occasion, mais surtout de la menuiserie, comme par exemple construire et réparer des canots, des fenêtres, etc. »(6)

En 1918, Dérillas Landry achète du ministère des Terres et Forêts un lot de terrain sur l'île afin de construire une habitation où il pourra éventuellement demeurer avec toute sa famille. Auparavant, il y avait seulement une petite maisonnette d'été qui est à leur



disposition :

« Je me souviens avoir passé quelques étés dans cette petite maison blanche près du phare durant les années 1920 à 1923. Mon père Dérillas, qui était gardien du phare, recevait 30 dollars par mois. Et comme il fallait gagner autre chose, il faisait la pêche à la morue. Afin de l'aider dans ses tâches quotidiennes, nous déménagions tous dans cette petite maison, ma mère, mon frère et mes trois sœurs, du début du mois de juin à la fin d'août. En plus, il y avait un criard à brume qu'il fallait actionner pour les gros bateaux et les barges de pêche afin de les guider jusqu'au port. Après quelques temps, mon père a bâti une maison sur l'île, en face du quai, pour y demeurer été et hiver. [...]

Petite maisonnette d'été de l'île Joncas. Natashquan 1964.  
Photo : Garde côtière Québec. Fonds personnel.

J'ai vécu jusqu'à mes 24 ans des jours heureux et paisibles dans notre petite maison de l'île, pas bien grande mais confortable. Nous ne pouvions pas fréquenter la classe toute l'année à cause de l'éloignement de notre demeure. C'était ma mère qui nous servait d'institutrice. Elle nous donnait des cours trois à quatre heures par jour. Je me souviens d'un jour de l'Immaculée où nous étions partis de l'île pour nous rendre à l'église. Nous avons dû rebrousser chemin car mon père, qui nous guidait sur la glace fraîche, s'est aperçu qu'elle se brisait sous nos pieds. On a donc dû retourner dans notre demeure le cœur bien gros. Quelques années plus tard, il a fallu déménager sur la terre ferme, de novembre à avril, dans la maison paternelle de ma mère. C'était plus pratique pour nous car nous pouvions aller, pendant quelques mois, à la classe. Mon père, cependant, continua de voyager sur l'île pour son travail. »(7)



Edwidge Landry  
Natashquan. 1982  
Photo/Coll. : Bernard  
Landry

La maison familiale de  
Dérillas Landry sur l'île  
Joncas.  
Natashquan. 1934.  
Photo : Peter Camiot/  
Coll. : Bernard Landry.



Johnny Bourgeois occupe pendant quelques années le poste de gardien du phare, soit de 1933 à 1938 ; cependant, il est remplacé par Dérillas Landry qui revient assumer le poste jusqu'à sa retraite, en 1950. Ensuite, c'est son fils Joseph-Édouard qui lui succède



Le phare et la petite maison sur l'île Joncas.  
Natashquan. Vers 1960.  
Photo/Coll. : Pauline Laurin / MRCN / Fonds personnel.

« [...] Un poste très peu rémunérateur mais la pêche et la chasse aidant, selon les années, cet emploi pouvait au moins suffire à payer le nécessaire pour vivre, si on se montrait très raisonnable en fait de superflu. Le vieux phare n'occupe cependant plus la pointe de l'île. Le 4 février 1969, après une grosse tempête, la mer étant très méchante, les grosses vagues et des pièces de glace venant du large ont balayé et complètement détruit le phare. Le département des transports l'a remplacé par une charpente plus résistante et placé un feu qui s'allume automatiquement... donc plus besoin de gardien.

Le bateau du département des transports voit au bon état de ses propriétés mais si l'éclat de la lumière y a gagné au change, le charme du premier phare de l'île, avec sa fière allure, ses murs blancs et sa toiture rouge, nous a laissé une certaine nostalgie du passé. »

Depuis 1948, nous habitons sur la terre ferme. Sur l'île, on s'y rend quelquefois durant

la belle saison pour y admirer le paysage et se rappeler des années pas mal loin derrière nous... le temps des jeunes années. »(8)



Simonne et Joseph-Édouard Landry  
Natashquan. 1982.  
Photo/Coll. : Bernard Landry

Tel que mentionné dans le témoignage de Simonne et de Joseph-Édouard Landry, des avis concernant la destruction du phare (février 1969) et de sa remise en état de fonctionnement (décembre 1969) sont publiés en collaboration par la Division des aides à la navigation du ministère des Transports et par le service hydrographique du Canada du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources :

« Avis 258 (T). Février 1969. Golfe-St-Laurent – Rive nord – Port de Natashquan – Île Joncas- Feu supprimé temporairement. À cause des dommages causés par la tempête, le feu de Little Natashquan Harbour a été supprimé temporairement. {...}

[...] Avis 1349. Décembre 1969. Golfe-St-Laurent – Rive nord – Havre de Natashquan – Île Joncas. Renseignements concernant le feu. Avis précédent, 258 (T)/89 annulé. Le feu du havre du Petit Natashquan a été remis en service et est maintenant placé sur une tour à claire-voie carrée rouge et blanche. »(9)

Dérillas Landry et son fils Joseph-Édouard qui lui succède.  
Face à l'île Joncas. Natashquan. Vers 1960.  
Photo/Coll. : Famille Joseph-Édouard Landry. Fonds personnel.

### **Requête pour la reconstruction du phare**

Suite à cette tempête du 4 février 1969, la population se mobilise. Une pétition auprès des contribuables pour une éventuelle reconstruction du phare est amorcée. À cet effet, une lettre du Comité économique et social Natashquan-Aguanish est expédiée à l'agent régional de la marine du ministère des Transports (de Québec) afin que celui-ci autorise une reconstruction de la structure de bois, tel que dans son originalité :



« [...] Comme le petit phare, qui avait été construit à l'entrée du havre de Natashquan il y a plus de soixante ans, fut complètement démoli au cours de l'hiver 1969 par des vents forts violents et que par ailleurs, la politique du Ministère dans de telles circonstances serait de reconstruire une simple tour d'acier, nous pensons que tenant compte des raisons ci-après énoncées il serait important que notre présente demande soit sérieusement considérée par les autorités concernées.

Sachant que la reconstruction de ce phare dans son originalité redonnerait à cet abord du havre son cachet historique ;

Sachant également que ce petit phare tel qu'il apparaissait avant sa destruction était considéré comme un paysage d'une grande beauté pour tout touriste ou autre arrivant par bateau au village de Natashquan et que son remplacement par quelques tiges d'acier supprimerait à nos trop rares visiteurs de même qu'aux résidents de Natashquan, la joie d'admirer ce décor historique considéré depuis déjà longtemps comme naturel ;

Sachant par ailleurs que l'économie du milieu est à son plus bas niveau, nous pensons qu'une telle construction, bien que minime, serait de nature à aider d'autant notre main-d'œuvre locale.

Conscients du fait que ces demandes sont parfaitement justifiées, les administrateurs du Comité ont jugé opportun lors de leur dernière assemblée, de passer une résolution à l'effet qu'une requête signée par les résidents du village vous soit présentée à cette fin. [...] »(10)

Après quelques mois d'attente suite aux nombreuses démarches à répétition auprès des autorités concernées et ceci, incluant une requête de 98 signatures des résidents de Natashquan malgré la recommandation du député de Manicouagan (Monsieur Gustave Blouin), la réponse officielle et définitive confirme leur décision finale suite à une inspection du surintendant des Feux de navigation de l'Agence de Québec :

« [...] Les dépenses qu'entraînerait le remplacement de ce phare dans sa forme originale en bois seraient approximativement trois fois supérieures au coût de la tour d'acier envisagée. Ce type de construction est celui utilisé pour remplacer de nombreuses vieilles tours de bois à mesure qu'elles deviennent inutilisables. Ces travaux sont effectués par nos propres équipes de construction et il n'y aura pas nécessité d'engagement de main-d'œuvre locale. Bien que l'aspect de l'ancien type de phare puisse sembler plus décoratif, nous croyons que l'importance du tourisme à Natashquan et l'existence du vieux phare ne se rapportaient en aucune façon à un événement historique quelconque et que les dépenses qu'entraînerait la remise du phare dans sa forme originale ne seraient pas justifiées. [...] »(11)

Devant la négativité de la requête précédente, on revient de nouveau à la charge avec une nouvelle proposition, c'est-à-dire, pour la construction d'un recouvrement de la tour d'acier du feu de navigation avec une charpente de bois. Cependant, la réponse du Ministère (dans une lettre du 24 novembre 1969) témoigne qu'elle maintient toujours sa

décision finale pour les raisons nommées ci-dessous :

« [...] Concernant le recouvrement de la tour d'acier du feu de navigation sur l'île Joncas, le Ministère a le regret de ne pouvoir accepter votre demande pour les raisons suivantes :

Ce recouvrement nuirait au travail d'entretien de nos techniciens ;  
Cette construction nécessiterait un surplus d'entretien (peinture, réparations, etc.) ;  
Votre demande ne concorde pas avec les objectifs du Ministère.

Cependant, rien n'empêche la construction d'une réplique de l'ancienne tour, pourvu que cela ne nuise pas au feu de navigation existant et ne porte pas à confusion.  
[...] »(12)

Après la destruction du phare, Joseph-Édouard Landry a continué de travailler à l'entretien de la nouvelle tour jusqu'à sa retraite, en 1976. Pour encore plusieurs décennies, malgré sa structure métallique munie d'un dispositif automatique, cette tour à claire-voie demeure très utile à la navigation.



Tour à claire-voie munie d'un dispositif automatique.  
Île Joncas. Natashquan. 2004. Fonds personnel.

Reposant sur une base en béton de 0,5 mètre, la tour a une hauteur de 9,14 mètres et l'élévation de son feu par rapport à la PMSGM (pleine mer supérieure grande marée) est de 13,47 mètres.

### **Entretien, pose et enlèvement des bouées d'entrée**

Habituellement, c'est la Garde côtière canadienne qui a la responsabilité de l'entretien, de la pose et de l'enlèvement des bouées sur le Saint-Laurent. De nos jours, cette flotte fait partie de Pêches et Océans Canada. Cependant, dans les lieux éloignés comme à Natashquan par exemple et avant l'automatisation, cette tâche est habituellement confiée au gardien de phare et est accompagnée seulement d'une légère prime additionnelle octroyée par le gouvernement fédéral qui en était le responsable :

« [...] Mon père Joseph-Édouard a occupé une bonne partie de sa vie la fonction de gardien de phare sur l'île Joncas, endroit où son père Dérillas avait fait construire une maison sur un lot de terrain de l'île qu'il avait obtenu. Les salaires de l'époque n'étaient nullement comparables à ceux d'aujourd'hui et il fallait faire presque des miracles pour subvenir aux besoins.

Un peu plus tard, mon père obtient le contrat pour le posage et levage des bouées du chenal d'accès au quai de Natashquan. Je me souviens encore du montant alloué pour ce travail demandant car effectué avec des moyens très rudimentaires et du personnel aidant parfois difficile à recruter. Mon père recevait pour ce faire un montant approximatif de 250 \$. Comme tout se faisait manuellement, il devait pouvoir compter sur trois ou quatre hommes avec lui et surtout avoir des conditions de météo très clémentes et une bonne observation du niveau des marées. La pose des bouées s'effectuait au cours du mois de mai et le levage au début de novembre, avec comme équipement une embarcation munie d'un moteur hors-bord 5 Hp pour le transport du personnel aidant et une autre embarcation à fond plat d'environ 16 pieds pour effectuer les travaux une fois rendu sur les lieux de travail. J'ai encore en mémoire les personnes qui ont aidé mon père pour accomplir ces durs travaux. J'en mentionne, ici, seulement quelques-unes :

Novembre 1965 (Pour le levage) :

Messieurs Charles Landry, Jean-Baptiste Martel, Évrade Lapierre, Placide Vigneault et Germain Collard.

Mai 1966 (Pour le posage) :

Messieurs Walter Landry, Charles Landry, Vilbon Collard et Germain Collard.

Novembre 1966 (Pour le levage) :

Messieurs Vilbon Collard, Wellie Landry, Charles Landry et Sylvio Landry.

Mai 1967 (Pour le posage) :

Messieurs Sylvio Landry, Arnold Collard, Charles Landry et Jean-Albert Landry.

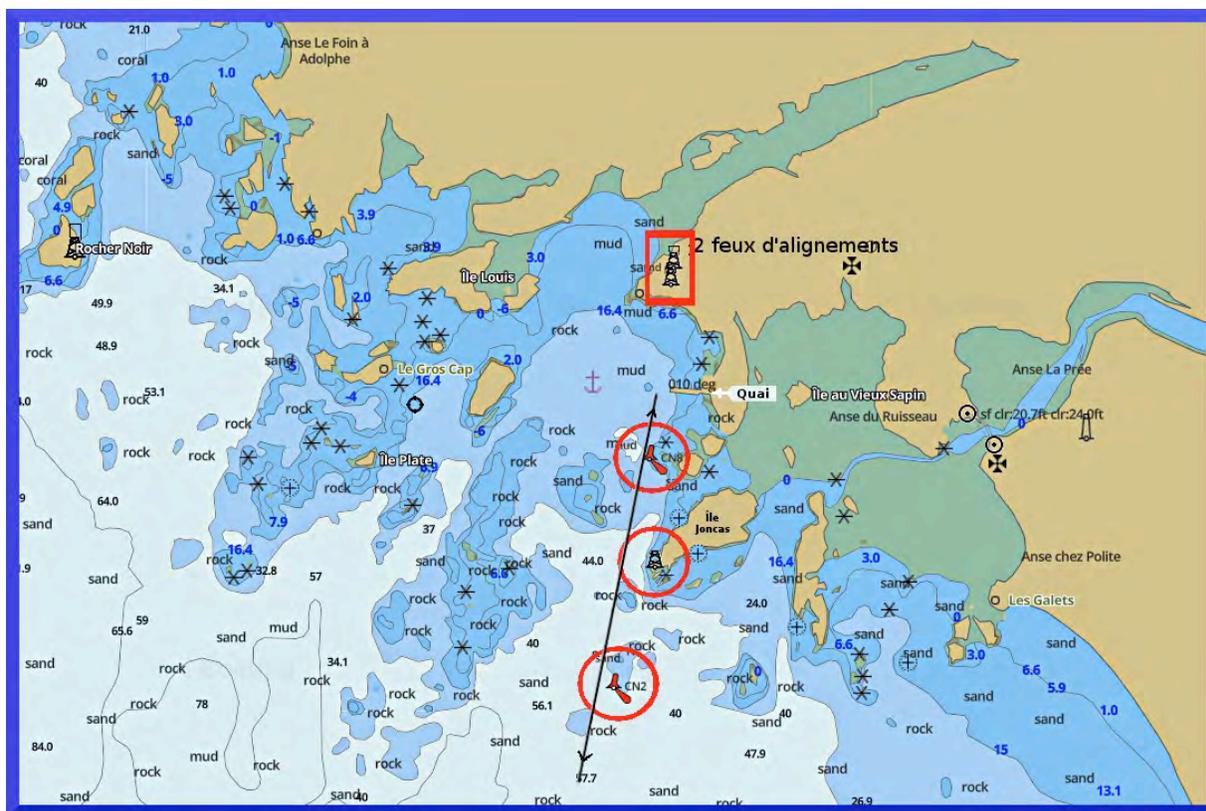
Novembre 1967 (Pour le levage) :

Messieurs Vilbon Collard, Jean-Yves Carbonneau, Jean-Albert Landry et Charles Landry

Pas besoin de mentionner, ici, que n'eut été quelques grands-messes promises pour le

bon déroulement des opérations et surtout avec *l'aide très appréciée et souvent invoquée des âmes du Purgatoire* ce travail aurait pu être encore plus risqué. [...] »(13)

« À l'entrée du havre de Natashquan, il existe 3 bouées : soit 2 petites qui sont situées le long de l'île Joncas, d'est en ouest, et une autre plus imposante (lumineuse puisqu'elle est alimentée par une batterie). Je me rappelle y avoir été une fois avec mon père dans le début des années '70 pour retirer ces bouées en novembre, et par après les remettre à l'eau au printemps, c'est-à-dire à la fin avril, début mai de l'année suivante. Ce travail était très exigeant puisque tout était effectué manuellement, à bras d'homme et cela demandait la collaboration de 3 à 4 personnes avec un canot de bonne dimension pour effectuer cette tâche. Une fois rendus près de ces bouées, il nous fallait traîner la lourde chaîne de chacune d'elles, et ce, jusqu'aux abords du rivage près du quai. À chaque printemps, une peinture fraîche était également exigée [le matériel étant fourni par le Ministère] pour ensuite les remettre à l'eau, avec le beau temps. Le travail pouvait habituellement se faire dans une seule journée mais il arrivait aussi que ça dure plus longtemps en raison du mauvais temps. Lorsque mon père prit sa retraite en 1976 tout est devenu automatisé et ce fut les navires appartenant à la Garde côtière canadienne qui en avait la responsabilité. »(14)



Carte marine du secteur de Natashquan. 2017.  
Tiré du site Internet GPS Nautical Charts : [www.gpsnauticalcharts.com](http://www.gpsnauticalcharts.com)

On peut y observer les deux bouées rouges et le feu de l'île Joncas ainsi que les deux feux d'alignement à terre pour la rentrée/sortie au quai du village. Les capitaines doivent donc laisser la première bouée rouge (CN2), le feu de l'île Joncas (iso G2s 42 76 Nm) et la deuxième bouée rouge (CN8) à tribord, tout en gardant les deux feux d'alignement (FW 32.8 13 Nm et FW 55.8 13 Nm) en ligne pour sa rentrée au port ; pour sa sortie, le capitaine laisse les deux bouées et le feu de l'île Joncas à babord. À remarquer la ligne fléchée que le navire doit suivre pour sa rentrée et sa sortie du quai de Natashquan.

### Une nouvelle structure

Dès 2010, la corrosion qui est apparue au fil des ans sur la structure métallique de la tour à claire-voie et ses ancrages fixés sur la base de béton, et ce, depuis 1969, a nécessité un remplacement complet dans les plus brefs délais selon une inspection minutieuse effectuée l'année précédente par la Garde côtière canadienne, qui est responsable des feux de navigation sur le fleuve et dans le golfe du Saint-Laurent :

Le navire *Martha L Black*  
Affecté à la construction de la tour à  
claire-voie. De la fin mai à la mi-juin  
2010.

Photo/Coll. : Garde côtière canadienne.  
Programme des aides à la navigation.

« C'est le navire *Martha L Black* qui a œuvré à cette construction cet été. Ce navire est un grand baliseur et brise-glace léger de type 1100. [...] Nous avons reconstruit le feu de référence situé sur l'île Joncas en début de l'été 2010, [...] de la fin mai à la

mi-juin. Il n'y a pas de changement majeur. Il s'agissait de refaire la base de béton (qui était) à sa limite de service et de contrôler la corrosion des boulons et des ancrages. La tour a été positionnée près du site initial. La nouvelle tour à claire-voie a 30 pieds de haut par 4 x 4 pieds de large. [...] Les données dont je dispose actuellement sur le feu de l'île Joncas en provenance de notre division géomatique sont les suivantes : Le feu est situé sur la pointe sud-ouest (SW) de l'île Joncas, à environ 750 mètres au sud du quai de Natashquan, sur la Basse-Côte-Nord. La lanterne se trouve à 12,5 mètres au-dessus de la pleine mer supérieure (lors de) grande marée ou 13,8 mètres du niveau moyen des mers. Position en NAD 83 deg/min/sec 50° 10' 56.87 N 61° 50' 39.14 W. La nouvelle structure a 8,95 mètres de hauteur et notre feu est situé au-dessus de la structure, à 9,5 mètres du sol. »(15)





Installation d'une nouvelle base de béton et de la nouvelle tour à claire-voie.



Ces travaux sont effectués de la fin mai à la mi-juin 2010.  
Photo/Coll. :  
Garde côtière canadienne.  
Programme des aides à la navigation.



### Conclusion

Effectuant un métier disparu depuis la fin des années 1980 et transmis de père en fils pendant plusieurs générations, les gardiens de phare s'effacent aujourd'hui dans l'oubli. Au-delà de l'aspect historique sur le phare de l'île Joncas et ses occupants raconté dans cet article, c'est... « [...] l'épreuve humaine qu'obligeait ce choix de vie qui me fascine... L'isolement, la solitude, la survie, la folie, la culpabilité sont des sentiments qu'ont dû gérer les anciens gardiens et leur famille durant leurs différentes expériences que leur imposait le métier. [...] Par le voyage dans les souvenirs de ces hommes et de leur famille, cet article (se veut) un regard sur un métier disparu, mais aussi une réflexion sur notre patrimoine immatériel. Le métier disparu de gardien de phare joue donc le rôle symbolique d'un microcosme permettant un questionnement plus universel sur la transmission des souvenirs en tant que mémoire collective dans son utilité et sa contradiction pour notre société actuelle. »(16)



« Île Joncas » ... appelée aussi « Île à Jos »  
Natashquan. Été 2004. Fonds personnel.

Note :

Restauration et optimisation des photographies d'archives par Laurent Jomphe.

RÉFÉRENCES :

(1) Cette île est située du côté ouest de l'embouchure de la petite rivière Natashquan dans la partie ouest du canton de ce nom. Le phare de Natashquan est érigé sur cette île. [...] Selon le Geographic Board of Canada, du 18 mai 1934, « Joncas Island » fut ainsi dénommée « After one of the oldest merchants of Natashquan. » « Le feu de l'île Joncas, altitude 33 pieds (10 mètres), tourelle carrée rouge et blanche en treillis, 31 pieds (9,4 mètres) de haut, s'élève sur l'extrémité ouest de l'île ». Le nom de « Île Joncas » a été relevé sur une carte de 1933. Le nom de cette île rappelle le souvenir d'Antoine Joncas (1826-1899), un capitaine originaire de Berthier-sur-Mer, dans la MRC de Montmagny. Vers 1860, avec son équipage de cinq hommes, il effectuait du commerce et du transport de marchandises avec sa goélette de 52 tonnes nommée *Indépendance*. Il aurait acheté cette île auprès de la famille Robin. Son fils Edmond, d'abord navigateur, a poursuivi l'exploitation commerciale jusqu'en 1896, puis a occupé plusieurs autres postes. Son autre fils, Richard, a pris la relève du commerce et a innové en construisant un enclos pour l'élevage du renard, commerce qu'il a exploité jusqu'à 1923. Le nom « Île du Phare » est relevé chez trois informateurs, un utilise l'appellation « Île à mon oncle Jos » ; un « Île à Pierre (André) » ; un « Île à Joseph-Édouard » ; un « Île à Monsieur Dérillas » et un « Île à Dérillas ». MYH 2007-07. Commission de Toponymie du Québec (Extraits). Fonds personnel.

(2) Voir l'article intitulé « Le phare de Natashquan Pointe » par Bernard Landry. *Bulletin des Amis des phares* Numéro 24. Printemps 2017.

(3) List of lights and fog signals on the Atlantic Coast including The Gulf of St-Lawrence to head of Ocean Navigation of the Dominion of Canada. Department of transport, 1958.

(4) Placide Vigneault, chroniqueur de Havre-Saint-Pierre.

(5) Rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries. 1912 et 1914.

(6) Témoignage de M. Hormidas dit « Midas » Vigneault. Natashquan, 2002. *Journal de bord de Natashquan*. Volume 5. Fonds personnel.

(7) Témoignage de Mme Edwidge Landry, fille de Dérillas Landry. Natashquan, 1982 et 2002. *Journal de bord de Natashquan*. Volumes 1 et 5. Fonds personnel.

(8) Témoignage de Mme Simonne et Joseph-Édouard Landry. Natashquan. 1982. *Journal de bord de Natashquan*. Volume 1. Fonds personnel.

(9) Bibliothèque et Archives du Canada (BAC) Avis Aides à la navigation 1969.

(10) Lettre du 18 avril 1969. Le Comité économique et social ; Natashquan-Aguanish (Jules Déraps, secrétaire de l'organisme), à M. J. P. Godin, agent régional maritime. Ministère des Transports. Québec.

(11) Lettre du 20 juin 1969. Ministère des Transports, chef des aides à la navigation. Ottawa, au Comité Économique et social Natashquan-Aguanish (Marc Landry, président de l'organisme).

(12) Lettre du 24 novembre 1969. Ministère des Transports. A. Beudet. Surintendant adjoint pour les aides à la navigation, au Comité économique et social Natashquan-Aguanish (Marc Landry, président de l'organisme).

(13) Témoignage de Jean-René Landry, fils de Joseph-Édouard. *Journal de bord de Natashquan*. Volume 5. Juin 2018. Fonds personnel.

(14) Conversation verbale avec Julien Landry, fils de Joseph-Édouard. Natashquan. Décembre 2017.

(15) Correspondances électroniques avec Mme Danielle Fortin, technicienne. Garde côtière canadienne,

division aides à la navigation. Les 21 septembre, 4 octobre et 18 décembre 2017. Mise à jour de la tour à claire-voie sur l'île Joncas, à Natashquan. Fonds personnel.

(16)Projet d'un documentaire audiovisuel sur Les derniers gardiens de phare du Saint- Laurent par Dominic Lavoie. Le 10 septembre 2010.

## **Restauration à l'intérieur du Phare du Pilier-de-Pierre à l'été 2020**

(Par : Jean Parent)

En 2008, la Corporation Les amis du Port-Joli est devenue gestionnaire du phare du Pilier-de-Pierre et a entrepris des réparations de sauvetage de la structure en 2008, 2009 et 2010, en procédant au remplacement des deux fenêtres en pin et des deux portes en pin, de même qu'à l'installation des 12 vitres de la lanterne qui en était alors démunie et qui était complètement ouverte aux intempéries. Enfin, les joints de certaines pierres à l'extérieur ont aussi été refaits. En 2008, le phare a été classé édifice patrimonial et la Corporation en est propriétaire depuis 2015.

Après avoir refait le débarcadère du Pilier-de-Pierre à l'été 2019, Les amis du Port-Joli ont restauré l'intérieur du phare durant l'été 2020. Les travaux ont été confiés à l'entreprise Construction Philippe Dubé qui a confié l'opération nettoyage et peinture à Luka Caron-Saint-Pierre de Peinture Loa, deux entrepreneurs de Saint-Jean-Port-Joli.

Voici quelques photos d'avant les travaux prises par Johanne Grenier :



... dans la lanterne



... sur les murs de briques au 3<sup>e</sup> étage



... encore au 3<sup>e</sup> étage



... sous la fenêtre au 2<sup>e</sup> étage

Parmi les nombreux travaux effectués, mentionnons le changement de deux fenêtres en acajou fabriquées par Menuiserie Authentique, l'installation d'une prise électrique et d'une lumière à chaque étage alimentée avec une génératrice, les joints de briques qui ont été refaits par Pierre Chassé, un maçon à la retraite, les deux tablettes de châssis qui ont été refaites par Guy Gendron, le décapage de la lanterne intérieure et la peinture des murs, des plafonds, des escaliers, de la lanterne intérieure et extérieure.

Le bureau d'ingénieur ASP d'Alain Saint-Pierre de L'Islet a fait la vérification des structures de bois et de briques. L'entrepreneur a installé les deux fenêtres, les deux colonnes de bois au premier étage afin de solidifier le côté nord-est, grandement affecté par les infiltrations d'eau suite à l'abandon du phare par Pêches et Océans Canada pendant 48 ans (1960-2008), puis a posé les solins autour de la galerie de la lanterne.

Les coûts prévus sont de 62 970 \$. La moitié est couverte par une subvention de 31 485 \$ par un programme de Parcs Canada pour les infrastructures patrimoniales. Pour la différence, Les amis du Port-Joli peuvent compter sur une aide financière de la municipalité de 10 000 \$ en 2020 et de 12 000 \$ en 2021, de 5 000 \$ de la Caisse Desjardins de L'Islet Nord et de l'aide de nombreux bénévoles. Il faut mentionner que les coûts prévus couvrent également les travaux de réfection des joints des pierres extérieures qui seront effectués en 2021.

Cet été, il y a eu environ 420 heures de bénévolat au phare. Il y a eu 51 traversées au phare afin de transporter les travailleurs et les bénévoles, ainsi que les matériaux. En plus, il faut préciser qu'il y a eu environ 60 heures de travail sur les joints de briques, 70 heures pour Construction Philippe Dubé et 160 heures pour le décapage, le sablage et la peinture.

Et voici quelques photos après les travaux prises par Pierre Chassé :



Fenêtre du 2<sup>e</sup> étage



Intérieur de la lanterne



Escalier du 2<sup>e</sup> étage vers le 3<sup>e</sup> étage



Nouvelles fenêtres et porte neuve

*Il faut que je mentionne que notre Corporation est soutenue annuellement par environ 175 membres individuels et environ 30 membres corporatifs, qui année après année, payent leur cotisation pour nous soutenir afin qu'on entretienne le phare qui fait partie de ce paysage culturel qui est le leur.*

*Jean Parent, président des amis du Port-Joli*

## Femmes de phare

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.

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

### **France Caron : de musicienne à gardienne de phare à Pointe-des-Monts**

(Par : Lise Cyr)

Originaire de la Côte-Nord, France Caron est arrivée au phare de Pointe-des-Monts en 2013. Après le décès soudain de monsieur Lorrain Boucher en 2012, gestionnaire au phare depuis plusieurs années, la Corporation du phare de Pointe-des-Monts a cherché la perle rare pour remplacer ce monument qu'était M. Boucher. La présidente de la Corporation, une enseignante à l'élémentaire, avait pris le relais durant un an et demi en attendant de trouver la personne idéale. La candidature de France a fait l'unanimité au sein du Conseil d'administration.



Plusieurs atouts jouaient en sa faveur : elle était connue comme étant une excellente gestionnaire et disposait d'une bonne connaissance du milieu touristique et culturel. Elle avait été directrice-générale de la Coopérative régionale câblodistribution de la Côte-Nord de 2007 à 2013. Son parcours était jalonné de nombreuses formations en gestion financière et services à la clientèle.

Dotée d'un grand sens de l'organisation, elle a tôt fait de réorganiser les services du site dont la formation du personnel à l'accueil et à l'interprétation, la boutique de vente de produits régionaux et la gestion du gîte offert en concession dans la maison du gardien.

Dans sa vie antérieure, de 1980 à 1998, elle était musicienne au sein de l'orchestre « les Ambassadeurs ». Ce groupe était connu sur la Côte-Nord et faisait les beaux soirs des salles de danse, des mariages et lors de nombreux événements culturels. Pour sa part, elle chantait et s'accompagnait au piano. Cette belle aventure a pris fin abruptement avec la maladie et le décès de son époux qui faisait également partie de la distribution. Elle a alors dû réorienter sa carrière et s'investir dans des emplois liés à l'administration.

Tout au long de sa vie active, France s'est toujours impliquée comme bénévole dans différents milieux. Elle accroche à son chapeau un éventail de responsabilités comme conseillère municipale à Godbout, administratrice au sein de groupes sociaux comme la FADOQ régionale Côte-Nord, le Club de l'âge d'or de Godbout, l'Association du lac des Îles et plusieurs autres. Elle ne compte pas ses heures lorsqu'il s'agit d'aider les organismes du milieu.

### **Le phare aux portes de l'estuaire**

La saison opérationnelle arrivée, France doit délaissier quelque peu ses activités de bénévolat car ses engagements au phare l'occupent à plein temps. Épaulée par une petite équipe, elle est en charge de l'accueil, de l'interprétation, de la promotion et de la gestion financière du site. Elle peut également compter sur une ressource financée par la Société de développement des entreprises culturelles (SODEC) pour s'occuper des besoins d'entretien et de gardiennage. C'est son conjoint Mario Gauthier qui complète cette équipe dévouée au phare de Pointe-des-Monts. Rappelons que le site appartient à la SODEC depuis 1988. Classé par le gouvernement du Québec en 1965, il est reconnu et protégé sous la loi des Biens culturels du Québec.

Le phare de Pointe-des-Monts est situé sur la Côte-Nord, à peu près à mi-chemin entre Baie-Comeau et Port-Cartier. Construit en 1830, il est le deuxième plus



ancien phare après celui de l'île Verte en place depuis 1809. Il avait un jumeau à la Pointe-Ouest de l'île d'Anticosti mais ce dernier est maintenant en ruines.

Le site du phare de Pointe-des-Monts a complètement été restauré par la SODEC entre 2010 et 2015. De plus, plusieurs instances comme le ministère de la Culture et des Communications, le ministère du Tourisme et plusieurs ressources régionales ont doté le site d'une nouvelle mise en valeur installée en 2015. Celle-ci comprend un parcours d'interprétation extérieur et une exposition de type multimédia dans le phare composée de scénographies, de bandes sonores, de vitrines d'objets et de panneaux d'interprétation. Le film **La Sentinelle** présenté dans le centre multifonctionnel (surnommé Le pigeonier) complète les informations sur le site et l'histoire de la région avoisinante. En plus du parcours autonome, les visiteurs peuvent bénéficier de visites guidées par les interprètes compétents et dynamiques. En prime ultime, ils pourront observer des mammifères marins, les oiseaux aquatiques et peut-être même pêcher une truite de mer sur les rochers.

Pour compléter l'offre de services à la clientèle, plusieurs activités culturelles sont offertes à quelques occasions au cours de l'été : chasse au trésor, conférences, la Journée québécoise des phares le 13 juillet et *J'aime mon ph'ART*, événement lors duquel des artistes locaux viennent peindre en direct et échangent avec les visiteurs.

De plus, la maison du gardien offre la possibilité d'y séjourner. En effet, cette maison de 1911-1912 dispose de quatre chambres aménagées pour recevoir des visiteurs. Sous la formule « Couette et café », des aubergistes avenants vous permettent de vivre une expérience hors du commun aux abords du majestueux Saint-Laurent.

Le phare de Pointe-des-Monts est un joyau patrimonial qui fait figure d'icône sur la Côte-Nord. Du haut de ses sept étages, il continue de dominer les flots tumultueux qui se croisent à la frontière de l'estuaire et du golfe. France Caron et son équipe perpétuent la tradition d'accueil en place depuis 190 ans.

## **ELLE MOURUT À 130 ANS, ENCORE BIEN EN FORME**

(Par : Jocelyn Lindsay)

Il y a des événements que l'on fête de façon bien méritée, comme les 200 ans du phare de l'île Verte en 2009. Il y en a d'autres, moins glorieux, qu'on ne fête pas mais qu'on peut se permettre de souligner, comme la destruction, il y a 60 ans, de la maison attenante à ce phare. C'est encore avec une certaine émotion que j'aborde ce sujet dont j'ai bon souvenir, étant âgé de 15 ans au moment de cette destruction.

Évidemment, la beauté du site séduit le visiteur au nord de l'île Verte : par son phare, le plus ancien de la province de Québec, par l'entrée du Saguenay qu'on voit en face, par cette pointe nord de l'île en elle-même, offrant une vue imprenable des côtés ouest, nord et est, ainsi que par ses quelques bâtiments encore bien conservés. Mais pour les

personnes de plus de 70 ans qui ont souvenir de ce site, elles le trouvent amputé de la maison qui en fut un élément central, pour ne pas dire son âme, de 1830 à 1960.



Peinture de Ginette Caron, 2009

Les nouvelles maisons du gardien et de l'assistant ont été construites à l'automne 1959 afin de répondre aux nouvelles politiques du ministère des Transports fédéral : dorénavant, les assistants seront des gardiens de niveau junior, c'est-à-dire sous la responsabilité du gardien senior et ils auront le droit de s'installer avec leur famille sur le site du phare. Ces nouvelles habitations, semblables à celles d'une majorité d'autres phares, ont servi peu longtemps leur fin première, la présence des gardiens résidents se terminant à l'île Verte en 1972. Elles sont devenues par la suite des gîtes publics appréciés par les touristes.



L'aménagement du site du phare (photo Georges Préfontaine, 1947)

Pour bien se représenter cette maison, il faut prendre en compte l'aménagement du site du phare. À première vue, les champs sont dégagés, étant cultivés ou servant au pâturage. On trouve encore sur le site quelques structures et bâtiments qui existent encore : les poudrières, les canons, la fontaine (encore en fonction), l'amer, et le hangar servant à l'entreposage des huiles et essences, maintenant utilisé pour une exposition et, évidemment, le phare. Les autres bâtiments sont maintenant disparus, comme à la gauche la porcherie et l'étable, ainsi que, à la droite, la petite laiterie et le grand hangar blanc qu'on appelait la « shed » et qui servait d'atelier. Également disparue, la maison avec ses dépendances, incluant la cuisine qui la reliait au phare et au pont couvert, construit à la tournure du XX<sup>e</sup> siècle, qui rejoignait la canonnière, lequel avait servi jusqu'en 1945 à abriter les systèmes sonores pour la brume. Une longue palissade blanche séparait aussi la maison et le phare du côté sud du site. Évidemment, cette maison a subi quelques transformations au fil de ses 130 ans d'existence. Par exemple, la maison du phare était entourée d'une longue galerie qui couvrait les côtés ouest, sud et est de la maison, lui donnant un air plus somptueux. On avait tout prévu pour se mettre à l'abri du vent !

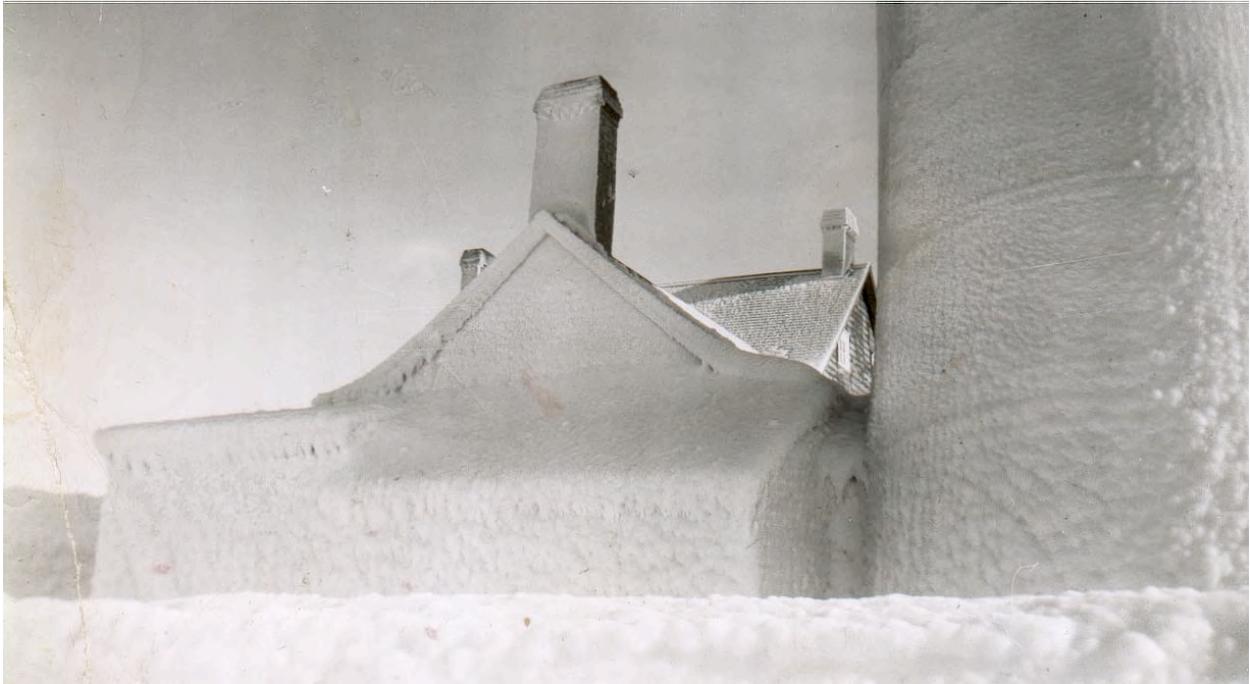


Le phare et la maison en 1896. Coll. Biblio. et Arch. Canada, nég. PA 203347

Dans les mois qui ont suivi la construction des nouvelles maisons en 1959, l'ancienne maison devenue excédentaire et ses dépendances furent rapidement détruites. Soulignons qu'il s'agissait de la seconde maison sur le site, la première ayant servi du temps du premier gardien Charles Hambelton (1809-1827). Habitable à compter de 1830, c'était le point central d'un ensemble architectural avec son rattachement au phare par la cuisine (qui selon mon père avait été construite avec le bois de la première maison) et son pont couvert (qui sera rajouté au tournant du siècle). Une force de la nature dont l'épaisseur des murs extérieurs, incluant d'épais madriers sur le plat, dépassait 35 centimètres. Une maison de deux étages de 30 pieds (9 mètres 14) carrés, comprenant aussi une cave et un grand grenier.

Oui, solide elle était. Je me souviendrai toujours de cette tempête d'hiver du début des années 1950, qui gonfla tellement le fleuve que les eaux de l'anse à l'est et celles du barachois à l'ouest se sont rejointes, le promontoire où étaient situés le phare et la

maison à l'époque étant devenu un ilot. Et ceci, à un tel point que mon père se demandait s'il ne valait pas mieux nous installer dans le phare pour la nuit. Malgré les morceaux de glace qui, fouettés par le vent, s'écrasaient sur la maison et en transformaient le côté nord en igloo, celle-ci joua fort bien sa fonction protectrice



Une tempête au nord de l'île, hiver 1952, collection de la famille Lindsay

Donc, la belle maison rouge disparut en 1960. On était dans les années du « c'est le temps que ça change » et les questions de patrimoine ne faisaient pas encore lever le petit doigt. Laurence Dubé-Lindsay écrira dans son album de photos plusieurs phrases qui montrent le désarroi d'une famille qui avait habité et entretenu cette maison pendant quatre générations et qui la considérait un peu comme sienne, même s'il s'agissait d'une propriété fédérale : « Elle était solide la chère vieille ». « Commencement de la fin ». « La démolition—à la grâce de Dieu ». « Que diraient les anciens ? » « Objets inanimés, avez-vous donc une âme qui s'attache à notre âme et la force d'aimer ? » « Chaque planche apporte ses souvenirs ». « Déformation du coin d'Eden ». « Les dernières pièces de bois disparaissent de nos lieux—et la vie continue ». « Elle n'est plus que tristes ruines ».

Nous étions alors à une époque où l'électricité n'était pas encore rendue au phare, ce qui se produisit à l'été 1961. L'éclairage était assuré par une lampe à incandescence et par plusieurs lampes à l'huile, qu'il fallait transporter d'une pièce à l'autre selon les besoins. Cela signifiait aussi l'absence d'un poêle électrique, d'une pompe à l'eau, d'un frigidaire, d'un téléviseur et de nombreux autres appareils et ustensiles ménagers. Si les murs de cette maison pouvaient parler, ils en auraient long à dire ; de sa cuisine, presque toujours occupée, car le poêle y était et chacun y faisait sans faire de bruit son

quart de surveillance ; du grenier de sa cuisine, qui nous permettait de vérifier la température à partir de sa lucarne ; de ses chambres froides du côté nord-est, qu'on appelait les dépenses, où étaient alignées les poches de farine, de sel et de sucre, ainsi que les pots de conserve et de confiture, qui parfois s'envolaient pendant la nuit...



La transition s'amorce,  
automne 1959, collection  
de la famille Lindsay

La démolition est en  
cours, hiver 1960,  
collection de la  
famille Lindsay



La salle à manger, spacieuse, a connu ses heures de gloire : de l'évêque au député en passant par l'inspecteur des phares et celui des écoles, bien des notables séjournant à l'île y ont pris un repas. Comme avait dit une de mes tantes lors de la visite d'un groupe de religieux : « Quelle belle rangée de soutanes ! ». Sa grande table provenait de l'Hôtel Ely de Cacouna lorsque la fille du propriétaire, Mary, épousa mon ancêtre Guilbert en 1853. La chambre des maîtres était attenante à cette salle à manger. Le grand salon, divisé en deux par une arche centrale, ayant ainsi une partie bureau et une partie musique et accueil de la visite. Le piano automatique avec sa collection de rouleaux y occupait une place importante. Outre les habituelles peintures et photos familiales, une représentation en plâtre, comportant deux visages s'embrassant et accolée au mur : dans notre légende familiale, c'était deux amoureux qui s'étaient noyés et qui avaient été trouvés sur la grève, rappelant aux vivants la dangerosité des lieux. On retrouve encore dans la maison actuelle du gardien une reproduction de cette pièce.

Quant à l'étage supérieur, on y trouvait quatre chambres portant chacune leur nom particulier, du moins à l'époque que j'ai connue : la chambre des garçons, la chambre de l'assistant qui résidait avec la famille, la chambre de la visite et la chambre de la garde-malade. Ces noms étaient sûrement différents aux générations précédentes, compte tenu du grand nombre d'enfants des deux sexes et de la présence d'une enseignante à domicile. Je souhaiterais encore me rendre dans son grenier, qui aurait fait l'envie de bien des antiquaires et brocanteurs, avec son coffre de vieux livres, son métier à tisser, ses valises pleines de linge d'une autre époque, son horloge grand-père dont le mouvement en bois n'était plus en état de fonctionner.



Voilà, le divorce est consommé, hiver 1960, collection de la famille Lindsay



Constatant les ruines, juin 1960, collection de la famille Lindsay

Elle en a vu du monde cette maison, pendant ses 130 ans d'existence. Outre les quatre générations de la famille Lindsay, pensons aux nombreux assistants, aux insulaires et aux visiteurs. Je laisserai au docteur Georges Préfontaine, un visiteur assidu pendant une cinquantaine d'années, le mot de la fin, qu'il écrivit le 4 août 1941 dans les registres du phare : « Je songe que voilà bien trente-cinq ans que cette chère vieille maison de l'île m'accueille, et que j'y ai successivement vécu les pures joies de ma plus lointaine enfance, mes rêves d'adolescent, mes espoirs et mes illusions de jeunesse, mes fatigues et mes inquiétudes d'homme. Dépôt riche et secret qu'on ne remue pas sans émotion. Et malgré la pluie, les vents, le brouillard, les sirènes et les détonations, j'ai retrouvé le même cœur chaud de la vieille maison hospitalière, la même étreinte de la mer et le même rythme apaisant de ses bruits, la même couleur des pierres et des bois ».

### **Au phare de l'île-aux-Oeufs**

Dans notre Bulletin précédent (No 30), notre collaborateur Roger Chouinard nous a dressé le portrait du phare de l'île-aux-Oeufs. Toutefois, Il mentionne à la page 10, sans trop l'expliquer que : « La maison-phare servait de bureau de poste et était équipée d'un poste de télégraphie sans fil (TSF). » Il peut sembler étrange qu'une station de phare sur une île, soit également un bureau de poste. Mais il faut se rappeler qu'à cette époque il n'y avait pas de route et que notre fleuve était le chemin pour les envois postaux. Notre collaborateur Ferdinand Bélanger nous raconte ici l'histoire de ce bureau de poste.

## Le bureau de l'Île-aux-Œufs (Egg Island)

(Par : Ferdinand Bélanger)

En 1868, un comité sur les pêcheries et la navigation remet un questionnaire aux pêcheurs, capitaines de bateau et percepteurs des douanes (1). On veut déterminer les endroits où il serait nécessaire d'ajouter des phares pour améliorer la navigation côtière. A. Riverin, pêcheur de Sept-Îles, pour sa part mentionne qu'il est dangereux de naviguer entre Baie-de-la-Trinité et Sept-Îles. Il suggère la construction d'un phare à l'Île-aux-Œufs pour indiquer la présence de l'île et des récifs qui l'entourent.



En 1871, le ministère de la Marine et des Pêcheries entreprend de construire un phare en bois d'une hauteur de 25 mètres (2) . L'entrepreneur J.B. Spence débute la construction au cours de l'été et termine le tout le 30 juin de l'année suivante (3). Le coût a été de 3 830 \$.

Le 4 novembre 1871, Paul Côté devient le premier gardien et s'y installe avec sa famille. Pendant les mois d'activité du phare, soit du 1<sup>er</sup> avril à la fin novembre, ils seront les seuls habitants de l'île. En 1874, le premier étage de la maison-phare est converti en chapelle alors que l'île vient d'être érigée en mission par Mgr F. X. Bossé (1838-1912), Préfet Apostolique du Golfe St-Laurent. Sept mariages et quelques baptêmes ont été célébrés dans cette chapelle.

Maison-phare vers 1920 : Source : BAnQ, cote : E57, PC-2-60, photographe inconnu

Six gardiens ont résidés dans la maison-phare<sup>3</sup>. Ces gardiens sont : Paul Côté (1871-1901), Tancrede Pelletier (1901-1911), Elzéar Chouinard (1911-1937), Émile Chouinard (1937-1958), Ange-Henri Dugas (1958-1965) et François Poulin (1965-1969), le dernier gardien à habiter sur l'île.

En 1955, suite à un programme d'aides à la navigation, Arthur Lafontaine et Ovide Fortin érigent une tour octogonale de 14 mètres de haut en béton armé afin d'obtenir un entretien minimal Celle-ci remplace la tour en bois érigée en 1871. Cent ans plus tard, au début des années 1970, la maison-phare est démolie et la tour en béton est automatisée pour finalement être fermée en 2003.

Tour construite en 1955 : Source : <http://www.ileauxoeufs.info/les-phares-de-l-%C3%AElle>



## Le service postal

Au début du mois de mai 1875, Paul Côté, ayant eu vent que l'on envisageait d'ouvrir un bureau de poste à Baie-de-la-Trinité et à Pointe-des-Monts, envoie une lettre à William Grut Sheppard (1858-1886), inspecteur postal du district de Québec. Son intention est d'élaborer sur les raisons qui l'incitent à demander que la goélette transportant la malle entre Moisie, Bersimis et Rimouski arrête au phare (4).

Il indique en premier lieu que l'ouverture prochaine (1<sup>er</sup> octobre 1875) d'un bureau à Baie-de-la-Trinité, ne serait pas avantageuse pour lui. Il explique qu'il se trouve dans un endroit difficile d'accès, à 15 milles de Baie-de-la-Trinité. Il précise que cela entraînerait inévitablement de longs délais d'attente entre la réception et l'envoi de la correspondance officielle avec le ministère de la Marine.

Il poursuit également en élaborant sur les inconvénients d'ouvrir un bureau à Pointe-des-Monts. Il mentionne que le bureau se situerait à 6 milles à l'est de Baie-de-la-Trinité où on ne retrouve qu'un très petit havre difficilement accessible, ce qui ne ferait que retarder le conducteur de malle. Il ajoute que Gervais Gauthier, le contractant, préférerait arrêter à l'Île-aux-Œufs où la navigation est beaucoup plus sécuritaire. De plus, il signale que le gardien du phare de Pointe-des-Monts est le seul habitant de l'endroit et qu'il est plus favorisé que lui étant donné que le ministère de la Marine lui fournit un cheval. Grâce à ce moyen de transport, il peut facilement parcourir le chemin carrossable qui le relie à Baie-de-la-Trinité tandis que lui, à l'Île-aux-Œufs, se trouve à dix-huit arpents de la terre ferme.

En plus de démontrer les avantages de permettre l'arrêt de la goélette à l'Île-aux-Œufs, il ajoute que l'île est un excellent havre pour le cabotage en raison du fait qu'elle est beaucoup plus centrale. Il fait référence à la centaine de pêcheurs qui viennent s'établir, chaque été, à la Pointe-aux-Anglais située à environ deux milles du phare.

Il termine sa lettre en disant que son intention n'est pas de tenir un bureau de poste mais d'obtenir, durant la saison de la navigation, que la goélette puisse s'arrêter à l'île afin de livrer et de ramasser le courrier.

Le 26 mai 1875, l'inspecteur Sheppard de Québec transmet la demande à Téléphore Fournier (1823-1896), ministre des Postes libéral (15 mai 1875 au 7 octobre 1875). L'inspecteur envoie le 8 janvier 1877, plus de dix-huit mois plus tard, un premier rapport à Lucius Seth Huntingdon (1827-1886), ministre des Postes libéral (1875-1878), concernant la demande d'ouverture d'un bureau à l'Île-aux-Œufs. Il mentionne qu'il n'existe sur l'île qu'un phare sans aucun autre établissement à proximité et qu'elle se trouve à 15 milles de Baie-de-la-Trinité. Il ne voit donc pas la nécessité d'ouvrir un bureau à cet endroit. Cependant, en 1876, il avait pris l'initiative de demander au capitaine de la goélette de s'arrêter au phare afin de livrer et de recueillir le courrier, tout en souhaitant que cette décision recevrait l'accord du ministre. Il semble que la réponse du ministre ait été positive puisque l'on continua à procéder ainsi.

Le 1<sup>er</sup> mai 1880, soit plus de quatre ans plus tard, Sheppard achemine un second rapport à John O'Connor (1824-1887), ministre des Postes conservateur (1880,

1881-1882) (5). Cette fois, l'inspecteur est favorable à l'ouverture d'un bureau de poste au phare de l'Île-aux-Œufs. Il énumère les raisons qui l'incitent à accepter cette nouvelle demande d'ouverture reçue de la part de Paul Côté. En tout premier lieu, il indique que le gardien accepterait d'être le maître de poste. Il ajoute que la goélette transportant la malle, deux fois par mois, entre Moisie, Bersimis et Rimouski s'arrête déjà à l'île qui bénéficie d'un bon débarcadère. De plus, il mentionne que l'endroit est un excellent refuge pour les bateaux qui viennent s'y abriter en cas de mauvais temps. Le coût supplémentaire pour le transport de la malle serait de 10 à 15 \$ durant la saison de navigation. Il indique également que plusieurs familles de pêcheurs habitent maintenant sur la terre ferme, aux Îlets Caribou, et qu'un certain nombre de bateaux de pêche provenant principalement de la Côte-Sud fréquentent ces parages.

À la fin de son rapport, il réitère qu'un bureau de poste à l'île serait profitable aux gens de la côte, aux nombreux pêcheurs et aux étrangers qui viennent y pêcher le saumon.

Après consultation du rapport, le ministre O'Connor accepte la nomination de Paul Côté. Toutefois, elle est conditionnelle à ce que le maître de poste ne soit pas rétribué pour tenir le bureau. Cette façon de faire ne durera que quelques années.

Un timbre à simple cercle interrompu avec l'abréviation QUE à la base a été utilisé durant presque cinquante ans. Dans les cahiers d'épreuves de la compagnie Pritchard & Andrews d'Ottawa, il existe deux empreintes d'épreuves portant le nom *Egg Island*. On a procédé à l'émission d'un troisième timbre lors de la francisation du nom de l'Île-aux-Œufs



Empreintes des trois timbres retrouvés dans les cahiers d'épreuves : Source : Paul Hughes, *Proof strikes of Canada / Split circle proof strikes of Quebec*, published by Robert A. Lee philatelist ltd., Kelowna, B. C., 1989, vol 3, p 34, 41

Nous pouvons également mentionner que ce bureau non comptable, n'émettant pas de mandats-poste, était déficitaire. Cependant, il permettait tout de même de servir une population manquant de moyens de communication vu son isolement.

### Tableau indiquant les revenus et les salaires

Source : BAC, Post Office Department, Annual Report of the Postmaster General during year ended 30<sup>th</sup> June 1901 to year ended 30<sup>th</sup> June 1924, Post Office Department, Ottawa, 1901-1924

Année	Revenu	Salaire
1900	19,20 \$	20 \$
1901	19,20 \$	20 \$
1902	24,20 \$	20 \$
1903	19,20 \$	20 \$
1904	22,92 \$	25 \$
1905	24,20 \$	25 \$
1906	24,20 \$	25 \$
1907	25,32 \$	31,25 \$ (1)
1908	26,41 \$	45 \$ (2)
1909	19,52 \$	45 \$ (2)
1910	26,44 \$	45 \$ (2)
1911	10,75 \$	45 \$ (2)
1912	26 \$	45 \$ (2)
1913	9 \$	45 \$ (2)
1914	9 \$	52,50 \$ (2)
1915	14,14 \$	60 \$ (2)
1916	16,70 \$	60 \$ (2)
1917	16,17 \$	60 \$ (2)
1918	12,99 \$	-
1920	15,95 \$	-
1921	23,50 \$	-
1922	16,55 \$	-
1923	21,75 \$	-
1924	29,85 \$	-

(1) : incluant une allocation de nuit de 12,50 \$

(2) : incluant une allocation de nuit de 10 \$

## Les maîtres de poste :

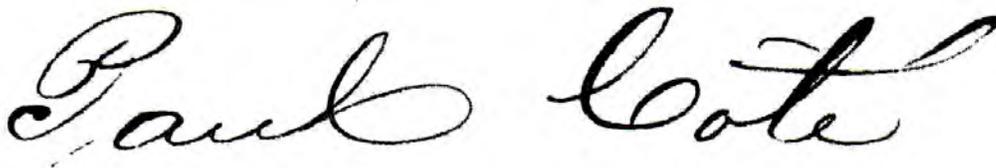
### Paul Côté : 1880-10-01 / 1909-10-11

Le 29 mars 1840, Paul Côté est né à l'Île-Verte, dans le comté de Rivière-du-Loup(6). Il se marie, le 13 décembre 1866, dans la paroisse de Sainte-Hélène-de-Kamouraska avec Mathilde Michaud (1830-1916), veuve du notaire Norbert Pelletier (1820-1865) et mère de cinq enfants. À noter, le notaire Pelletier a été le premier maître de poste (1854-1865) de Sainte-Hélène-de-Kamouraska. Lors de son décès survenu le 15 février 1865, son épouse Mathilde prend la relève pour s'occuper du bureau de poste (1865-1866).

Lors de nos recherches, nous constatons que Paul Côté et Mathilde Michaud se sont remariés le 4 février 1872. La dispense du quatrième degré de consanguinité qu'on leur accordait, permettait de réhabiliter leur précédent mariage et de légitimer un enfant du nom de Paul-Ernest comme leur enfant propre.

Lors de son premier mariage, il est inscrit au registre qu'il exerce le métier de navigateur. En 1871, il est nommé gardien de phare ou *gardien de lumière*, comme on se plaisait à dire à l'époque. Il reçoit un salaire de 500 \$ annuellement. Au recensement de 1891, on a indiqué qu'il est un employé civil. Quant à celui de 1901, on mentionne qu'il est gardien de phare. Il a occupé ce poste durant 30 ans, du 4 novembre 1871 au 30 juin 1901, année de sa retraite. C'est Tancrède Pelletier, son beau-fils, qui le remplace. Nous croyons, toutefois, que Côté a continué à résider, un certain temps, dans la maison-phare avec lui.

Si nous consultons la fiche historique, il semble que Côté a opéré le bureau de poste jusqu'à la fin de la navigation en 1909. Il est fort possible qu'il ait quitté l'île vers cette même période, car dans le recensement de 1911, on apprend qu'il demeure dans la paroisse de Cap-Chat, en Gaspésie et qu'il est pensionné. Le 30 juin 1923, il décède dans ce village. Mathilde, son épouse l'avait précédé sept ans auparavant.



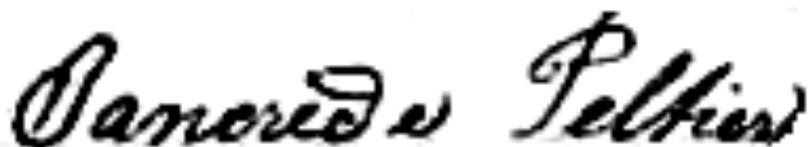
Signature de Paul Côté : Source : BAC, RG 3, dossier 386 / 1877, Mai 1875

### Tancrede Pelletier : 1910-05-29 / 1915-01-19

Tancrede Pelletier, issu du mariage du notaire Norbert Pelletier et de Mathilde Michaud, est né le 2 juin 1857, à Sainte-Hélène-de-Kamouraska. Suite au remariage de sa mère avec Paul Côté, Tancrede ainsi que ses frères et sœurs vont résider à l'Île-aux-Œufs. Il a occupé la fonction de gardien de phare du 1<sup>er</sup> juillet 1901 au 30 juin 1911. Nous croyons qu'à la fin de son contrat, il est allé rejoindre sa famille à Cap-Chat où il décède le 15 septembre 1919, à l'âge de soixante-deux ans.

Le recensement de 1891 nous apprend qu'il est commerçant et celui de 1901 nous indique qu'il est garde-forestier. Celui de 1911, nous mentionne qu'il est célibataire, gardien de phare et qu'il réside avec sa sœur Malvina à l'Île-aux-Œufs. Il a passé quarante ans de sa vie sur l'île.

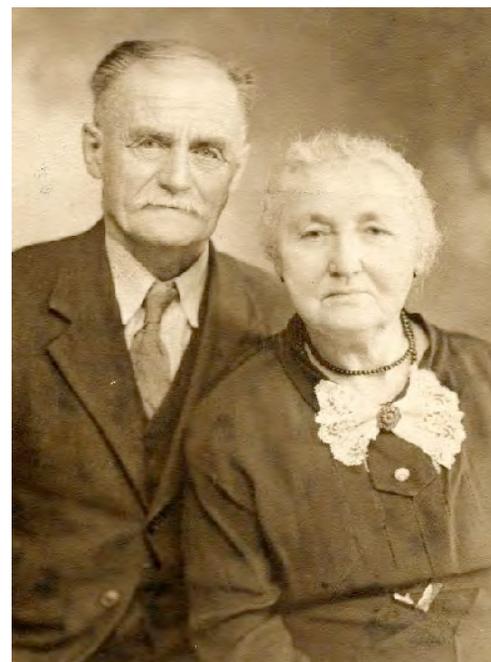
Une question se pose. Est-ce que Tancrède Pelletier a été maître de poste jusqu'en 1915 tel qu'on l'indique sur la fiche historique du Ministère étant donné qu'il a cessé son travail de gardien le 30 juin 1911? Nous en doutons. Plusieurs éléments nous incitent à penser le contraire. Nous savons que Gabrielle, fille d'Elzéar Chouinard, est née à l'Île-aux-Œufs, le 29 septembre 1913. Sur le registre de baptême, on stipule que le père est gardien de lumière. De plus, Élise, son épouse qui était maîtresse de poste aux Îlets Caribou a démissionné le 28 avril 1912. Il est fort probable que la famille se préparait pour aller s'installer sur l'île puisque qu'Elzéar avait débuté officiellement comme gardien du phare le 1<sup>er</sup> juillet 1911. Cela laisse donc supposer que Tancrède a quitté l'endroit à la même période. À la lumière de ces faits, nous ne connaissons pas la raison pour laquelle le Ministère a inscrit 1915 au lieu de 1911 comme changement de maître de poste.



Signature de Tancrède Pelletier : Source : Ancestry

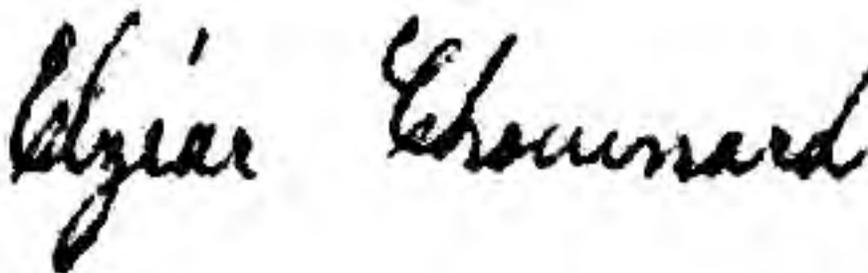
### **Elzéar Chouinard : 1915-03-23 / 1938-12-03**

Elzéar Chouinard est né le 8 juin 1867, aux Îlets Caribou. Il est baptisé le 2 juillet à Betsiamites. Il est l'aîné de dix enfants issus d'une des familles pionnières des Îlets Caribou. Le 26 janvier 1893, il épouse Élise Fraser (1869-1953) dans la paroisse de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, située sur l'Île-Verte. Élise Fraser est une descendante de Pierre Fraser, le premier Fraser à s'installer sur l'île. Il est intéressant de noter qu'Élise a été opératrice du télégraphe durant quelques années et maîtresse de poste aux Îlets Caribou (1911-04-03 / 1912-04-28). Son expérience lui permet de s'occuper du télégraphe et d'être assistante au bureau de poste de l'Île-aux-Œufs. De leur union sont nés neuf enfants, dont Émile qui succèdera à son père comme gardien du phare en 1937. Le 3 avril 1947, Elzéar décède à l'hôpital de Matane. Au mois de mai, il est inhumé au cimetière des Îlets Caribou. Élise Fraser, son épouse y a été également inhumée en 1953.



Elzéar Chouinard et Élise Fraser : Source : <http://www.ileauxoeufs.info/les-gardiens-du-phare>

Lors des recensements de 1891, 1901 et 1911, nous apprenons qu'il est chasseur et pêcheur. Le 1<sup>er</sup> juillet 1911, il devient gardien du phare et supposément maître de poste à partir du 23 mars 1915. C'est sous son mandat que le timbre à cercle interrompu avec les abréviations P.Q à la base a été émis. Le 4 mai 1937, il se retire à l'âge de soixante-dix ans, soit après plus de vingt-cinq ans comme gardien de phare.



Signature d'Elzéar Chouinard : Source : Ancestry

Fait intéressant à noter. Elzéar a été décoré par le roi George VI pour ses longs et loyaux services comme gardien de phare pour le gouvernement du Canada(7).

**Émile Chouinard : 25-11-1938 par intérim, 11-12-1938 / 31-12-1947**

**et réouverture 01-04-1948 / 01-12-1949 comme bureau d'été**

Émile Chouinard est né le 6 avril 1903 aux Îlets Caribou et est baptisé le 13 juin à Rivière-Pentecôte. Il se marie le 5 juillet 1932 avec Bernadette Landry de Havre-Saint-Pierre. De cette union sont nés sept enfants. Il assiste Elzéar, son père, durant quelques années, avant de le remplacer le 5 mai 1937. Au printemps 1958, il est transféré au phare de Métis-sur-Mer, dans le comté de Matane. En décembre 1958, il décède à l'hôpital de Rimouski et est inhumé par la suite dans le cimetière des Îlets Caribou.

Il est nommé maître de poste par intérim une semaine avant que son père ne démissionne. Le bureau demeure régulier jusqu'en 1947. Au cours des deux années subséquentes, il devient un bureau d'été. Il sera le dernier maître de poste de l'Île-aux-Œufs. Il semble qu'il résidait en permanence à l'île comme en fait foi cette enveloppe oblitérée au cours de l'hiver 1939.



Émile Chouinard : Source : <http://www.ileauxoeufs.info/les-gardiens-du-phare>

*Emile Chouinard*

Signature d'Émile Chouinard : Source : Ancestry



Enveloppe oblitérée le 3 février 1939 : Source : eBay

### **Le transport postal**

Au cours de l'existence du bureau de l'Île-aux-Œufs, plusieurs contractants se sont succédés afin de livrer et de ramasser la malle. Avant l'avènement de l'avion, selon les saisons, deux moyens de transport ont été utilisés sur la Côte-Nord.

Durant la saison de navigation, en fonction des époques, les goélettes, les bateaux à vapeur et plus tard les bateaux-ravitailleurs sillonnent le fleuve Saint-Laurent afin de livrer et de recueillir la correspondance aux différents bureaux de poste échelonnés sur la Côte-Nord. Une fois le courrier ramassé, il est acheminé vers le bureau de poste de Rimouski ou de Québec afin qu'il puisse être trié et expédié. Ce mode de transport par voie d'eau s'avérait être assez rapide si l'on tient compte de l'éloignement des villages situés le long de la Basse-Côte-Nord.

# North Shore Steamship Line

## THE FINE IRON STEAMSHIP ST. LAWRENCE

Under contract with the  
Dominion Government.

### » LEAVE QUEBEC »

TUESDAY,	May 17
FRIDAY,	" 27
MONDAY,	June 6
THURSDAY,	" 16
MONDAY,	" 27
THURSDAY,	July 7
MONDAY,	" 18
WEDNESDAY,	" 28
MONDAY,	Aug. 8
THURSDAY,	" 18
MONDAY,	" 29
THURSDAY,	Sept. 8
MONDAY,	" 19
THURSDAY,	" 29
SATURDAY,	Oct. 8
TUESDAY,	" 18
FRIDAY,	" 28
MONDAY,	Nov. 7
THURSDAY,	" 17

The Steamer has first class accommodations, light and airy; modern conveniences and electric light.

## PASSENGER RATES.

QUEBEC TO	Cabin.	Steerage.
Escoumains .....	\$4 00	\$2 50
Manicougan .....	9 00	3 00
Godbout .....	9 00	3 00
Pt. des Monts .....	9 00	3 00
Trinity Bay .....	9 50	3 00
Cariboo Island .....	9 50	3 00
Egg Island .....	9 50	3 00
English Point .....	9 50	3 00
Pentecost .....	10 00	3 50
Seven Islands .....	10 75	3 50
Clarke City .....	10 75	3 50
Molsic .....	11 00	3 50
Riviere au Grain .....	11 00	3 50
Shallup .....	11 00	3 50
Sheldrake .....	11 50	3 50
Thunder River .....	12 00	3 50
Magpie .....	13 00	3 50
St. Jean River .....	13 00	3 50
Longue Pointe .....	13 00	3 50
Mingan Harbour .....	15 00	3 50
Esquimaux Point .....	15 00	4 00

This is the route to Canada's famous Salmon fishing waters and hunting grounds.  
Children under twelve years, half fare.  
Cabin passage tickets good to stop over.

Horaire de la compagnie maritime North Shore en 1904 : Source : Nautical times, Newsletter of the canadian inland waterways study group, editor Bob Parsons, BNAPS, 1999, no 1, p 5

En hiver, par contre, on n'avait d'autre choix que de procéder par voie terrestre. Ces longues distances étaient franchies, au début, à pied ou en raquettes. Plus tard le cométique, sorte de long traîneau tiré par des chiens, s'est avéré être plus rapide. Il permettait le transport d'un plus gros volume de courrier.



Arrivée de cométiques à Clarke City en provenance de la Basse-Côte-Nord : Source : eBay

Pour ce faire, on utilisait un convoi composé de cinq à six traîneaux. La route entre Blanc-Sablon et Bersimis était divisée en plusieurs sections, chacune étant sous la responsabilité d'un contractant vu les longues distances. Il semblerait que l'utilisation régulière du cométique s'est poursuivie jusqu'à la fin des années trente... C'est à ce moment que le service postal aérien a commencé à prendre la relève.

### Références :

- (1) : <http://www.lighthousefriends.com/light.asp?ID=1622>
- (2) : Damase Potvin, *Le Saint-Laurent et ses îles*, Garneau, Québec, p. 266-269
- (3) : <http://www.ileauxoeufs.info/les-phares-de-l-%C3%AEle>
- (4) : BAC, RG 3, vol. 130, dossier 386-1877, 24 mai 1877
- (5) : BAC, RG 3, vol. 131, dossier 572-1880, 1<sup>er</sup> mai 1880
- (6) : Ancestry
- (7) : Charles-Auguste-Albini Chouinard, *entrevue accordée au journal de Sydney*, Nouvelle-Écosse, 1954

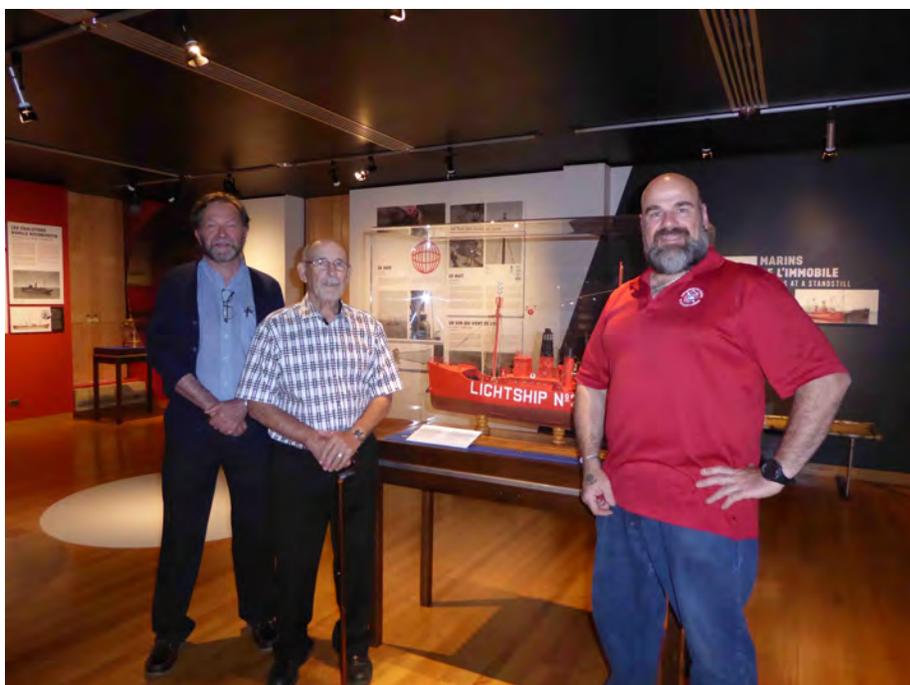
Note : Cet article a déjà été publié dans le Bulletin d'histoire postale et de marcophile, No 135 : janvier-avril 2018

## L'exposition « Ces bateaux qui n'allaient nulle part » nous a quitté

(Par : Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest)

En 2017, à la suite de la publication de notre livre « Les bateaux-phares du Saint-Laurent en aval de Québec, 1830-1963 », le Musée maritime du Québec à L'Islet suggéra de faire de ce sujet une exposition. Après tout, n'avions-nous pas en main les textes, les documents, les photos et les aquarelles, sans oublier divers objets et surtout, de précieux amis qui se montrèrent ouverts à l'idée de prêter leurs inestimables artefacts. Il ne restait plus qu'à en faire un bel événement !

Jean-Pierre Charest, M. Bossé, concepteur de la maquette du bateau-phare No. 20 et Jean Cloutier lors de l'inauguration de l'exposition





Quelques photos de l'exposition ...

Prévue pour une durée d'un an, l'exposition « Ces bateaux qui n'allèrent nulle part » fut à ce point appréciée par les visiteurs qu'elle perdura plus de trois ans. De juillet 2017 au 11 octobre 2020, ce furent 36 000 personnes qui déambulèrent au cœur d'une époque oubliée, découvrant l'existence insoupçonnée de ces étranges marins immobiles et de leurs bateaux-lumières dont le travail consistait à préserver celles de leurs pairs qui avaient la chance de laisser derrière eux un sillage.

Le jeudi 5 novembre dernier, au terme de cette superbe aventure, nous avons récupéré les articles que nous avons prêtés au Musée. Nous les avons retrouvés, les avons traités aux petits soins, bien emballés et ils étaient fin prêts pour un voyage outre-mer, bien que nous n'ayons qu'une heure de route à faire pour rapatrier ces richesses dans nos quartiers.



Nous remercions grandement toute l'équipe du Musée maritime du Québec pour cette heureuse initiative et pour avoir donné vie à ce projet. Nous saluons leur volonté indéfectible et leur énergie sans fin mise à la sauvegarde, à la protection et à la diffusion de notre histoire maritime si unique.

À ceux qui n'ont pas eu la chance de se procurer notre volume dans sa version originale en couleur avant que le tirage ne soit complètement épuisé, les éditions du Septentrion propose une formule « impression sur demande », cette fois dans une

mouture noir et blanc, à l'exception de la couverture qui garde ses dramatiques couleurs. Cette version n'en demeure pas moins un magnifique ouvrage de référence pour tous ceux qui ont à cœur l'histoire de notre grand fleuve Saint-Laurent.

Bonne lecture !

### Rétrospective journalistique :

À certains endroits dans le monde, le métier de gardien de phare était dangereux, mais pas pour les mêmes raisons qu'ici au Québec : *La Presse*, 27 juin 1924.

## SIXIEME GARDIEN QUE LES ANTHROPOPHAGES DEVORENT

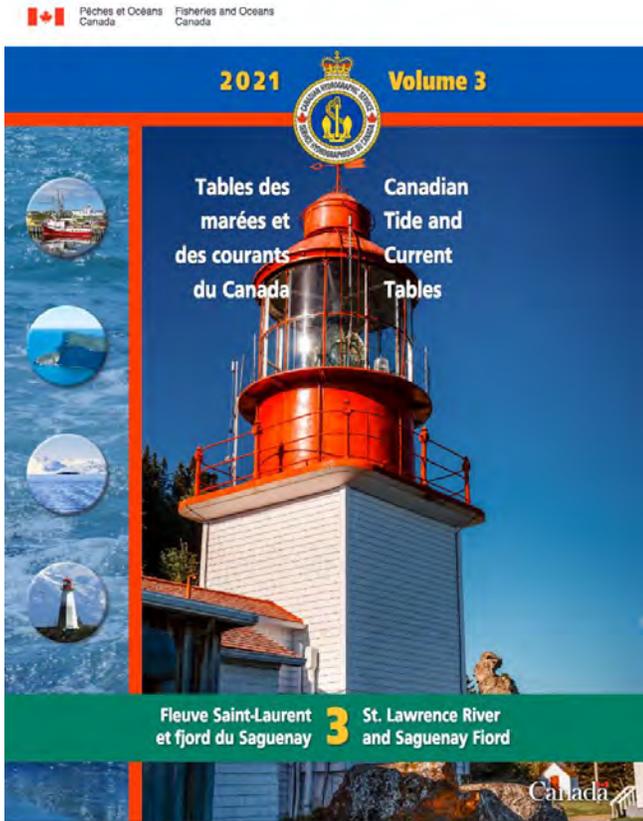
San Francisco, 27. — Le steamer "President Garfield", attendu à New-York le 3 juillet, n'a pu entrer dans le port de l'île de Sokotra et a dû mouiller en dehors. C'est ce qu'annoncent les officiers de la compagnie propriétaire du navire. La raison en est que le phare du port de Sokotra n'était pas allumé, les indigènes de cette île ayant mangé le gardien du phare. C'est le sixième gardien que les cannibales dévorent. L'île de Sokotra se trouve dans l'océan Indien entre Colombo et Suez. Les Indigènes ont pris un goût tout particulier pour la chair des blancs. Ce sont les autorités à Suez qui ont raconté cela aux officiers du "President Garfield", quand ceux-ci ont rapporté l'absence de la lumière au phare de Sokotra.

Nous devons conclure qu'ils avaient des *Bons* gardiens de phares ...

## Les Tables des marées 2021

Voici le lien vers la publication des **Tables des marées 2021** qui vient d'être mise en ligne gratuitement et qui ne sera plus offerte dorénavant en version imprimée par le SHC. (Service hydrographique du Canada) Nous pouvons même remarquer la photo de la page couverture de notre ami et collaborateur : Patrick Matte

[http://charts.gc.ca/documents/publications/tables/TCWL\\_2021\\_Volume3.pdf](http://charts.gc.ca/documents/publications/tables/TCWL_2021_Volume3.pdf)



En parlant du photographe de phares Patrick Matte, si vous n'avez pas eu la chance de visiter des phares l'été dernier ou si vous désirez mettre un peu de lumière dans votre vie et dans votre bureau en cette période de télétravail, vous pouvez vous procurer cette superbe affiche des phares du Saint-Laurent. C'est le moment de la commander en ligne. Grâce à cet achat, vous montrez votre attachement et votre soutien envers notre patrimoine maritime et vous leur apportez une aide précieuse en ces temps difficiles. En retour, vous recevrez une fenêtre vers nos 45 phares qui vous permettra de rêver à vos prochains voyages vers des lieux maritimes.

« Pour commander, visitez la page de l'[affiche des phares du Saint-Laurent](#). »



## OZÉNIPHARE DELISLE

(Par : Jean Cloutier)

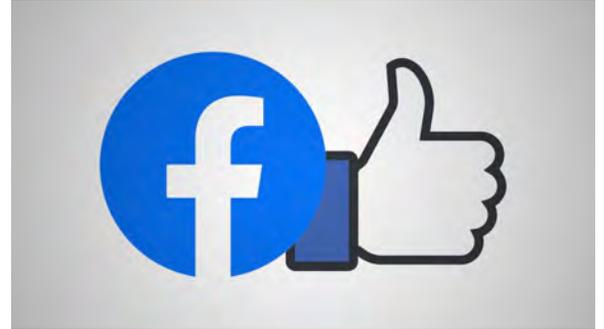
Avant d'être gardien de phare, j'ai été marin ! J'ai sillonné tous les océans et les fleuves du monde... Je partais en mer pendant des mois... j'étais un **NAVIGATEUR** !  
Et un jour, ma femme s'est tannée ! J'ai donc postulé pour être gardien de phare.  
Depuis ce temps, je suis un **NAVIGUE-À-TERRE** ...



## La page Facebook de La route des phares

Entre chacun de nos **Bulletins des Amis des phares**, vous pouvez nous suivre sur notre page Facebook pour y trouver des informations, des liens, nos capsules historiques et plus encore. <https://www.facebook.com/routedesphares>

Si vous avez des commentaires, des suggestions, des témoignages, des corrections, des ajouts, des textes ou des photos qui sont appropriés pour la prochaine parution, veuillez les transmettre à : Jean Cloutier de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à l'adresse suivante : [corporation@routedesphares.qc.ca](mailto:corporation@routedesphares.qc.ca)



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

Jean Cloutier, Marie-Christine Payette, Lise Cyr, Patrick Matte

Nous désirons remercier tous nos collaborateurs non gestionnaires de phares dont : Bernard Landry, Laurent Jomphe, Jocelyn Lindsay, Lise Cyr, Ferdinand Bélanger et Jean-Pierre Charest.

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

