

LE

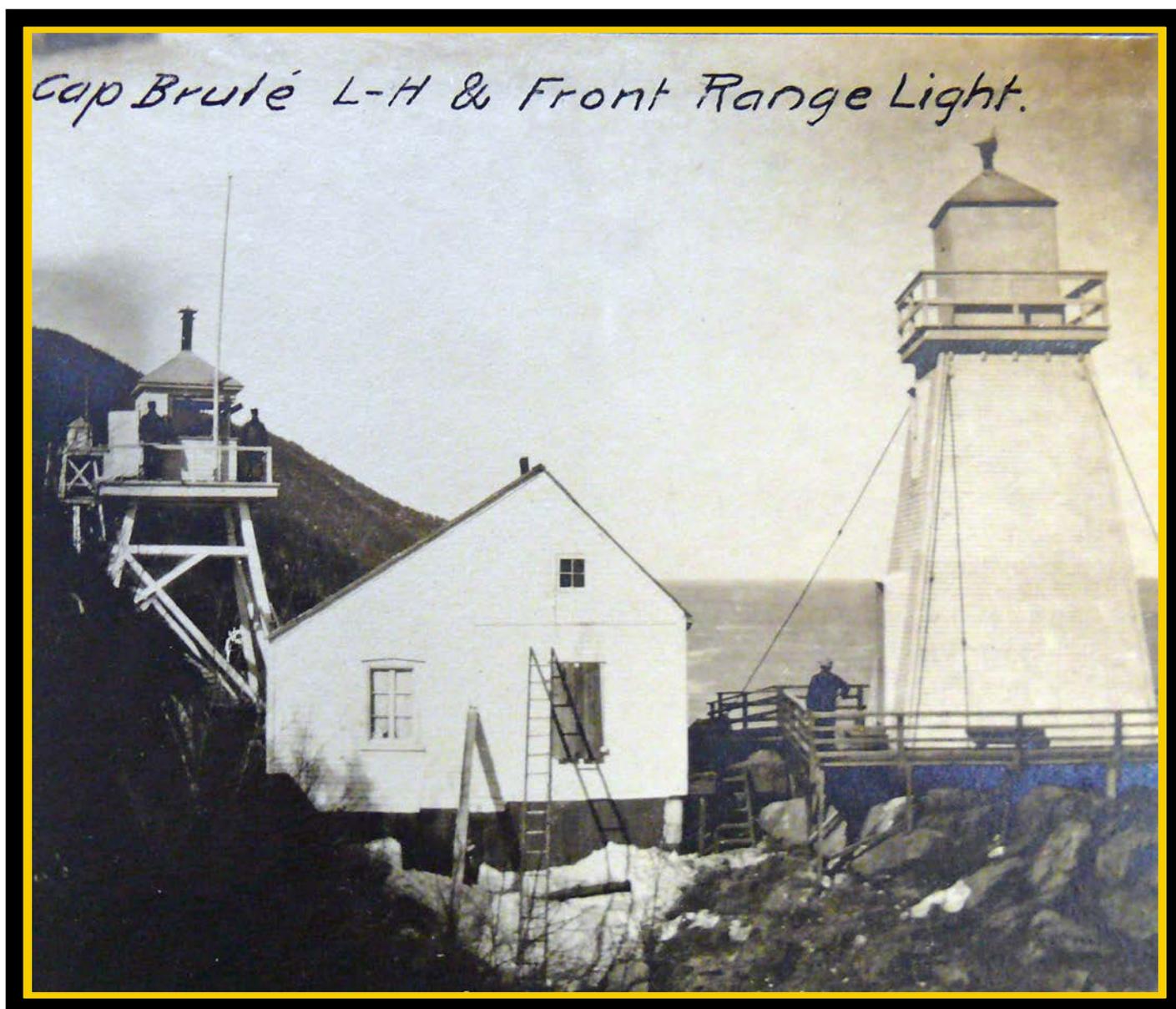


BULLETIN

DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 35

Automne 2022



Dans le journal du gardien du phare

En page couverture	Page : 01
Mot de la présidente	Pages : 01-02
La Route des phares bretons	Pages : 02-03
Triple reconnaissance patrimoniale pour le plus vieux phare	Pages : 04-05
Le phare du cap Brûlé	Pages : 06-19
Les travaux de réfection au Pilier-de-Pierre	Pages : 19-24
Une nouvelle bière à l'effigie du Pilier-de-Pierre	Page : 24-25
Un nouveau phare... en Abitibi !	Pages : 25-27
UN PHARE ÉPHÉMÈRE... Chronique d'un phare oublié	Pages : 27-32
Restaurations douteuses de phares	Pages : 33-37
Antoinette Tremblay, épouse d'un gardien de phare	Pages : 38-42
Décès de Guy Côté	Pages : 43-44
Commentaires d'Ozéniphare Delisle	Page : 44
Rétrospective journalistique	Page : 45
Souhaits de Joyeuses Fêtes	Page : 46
Comité du Bulletin	Page : 46

En page couverture

Aujourd'hui le cap Brûlé est identifié par une petite lumière à l'extrémité d'une structure métallique à claire-voie. Mais à une certaine époque, ce cap était pourvu de plusieurs structures bâtiments, habitation et gardiens de phare. Photo : ANC

Mot de la présidente

(Par : Lucie Bergeron & Annemarie Bourassa)

Bonjour Amis des phares du Québec,

La saison touristique 2022 est terminée et j'espère que cette saison a été excellente pour tous.

Vous savez sans doute que la situation actuelle de la Corporation des gestionnaires de phares est difficile. L'annulation de la rencontre qui devait avoir lieu en septembre 2022 en est la preuve. Depuis sa création, il y a plus de 20 ans, nous avons travaillé sur plusieurs dossiers comme ceux de la promotion, en collaboration avec *Le Québec maritime*, mais le dossier majeur a sûrement été celui des phares excédentaires. Maintenant que ces dossiers sont derrière nous, la Corporation se trouve dans un tournant et doit réfléchir sur sa pertinence, sa forme et son avenir. Nous essayons de nous dire qu'il s'agit d'une étape qui nous permettra d'évoluer dans le sens que les Amis souhaiteront donner! Nous croyons qu'encore beaucoup de gens se préoccupent de nos phares et qu'il existe toujours une volonté de se réunir pour nous permettre d'échanger sur nos différents enjeux.

Comme convenu l'an dernier en 2021 à Rimouski, pour contrer l'essoufflement vécu par les membres, le prochain rendez-vous sera ouvert à tous les Amis des phares du Québec, qu'ils soient membres ou non. Cela se fera sous forme de rencontre/réunion dans laquelle on partagera des expériences et échangera sur nos phares et nos préoccupations quant à leur avenir.

Ce prochain rendez-vous se tiendra à Saint-Jean-Port-Joli, à l'automne 2023 et sera organisé par Les Amis du Port-Joli, responsables du phare du Pilier-de-Pierre, par l'entremise de M. Jean Parent. Lors de cette rencontre, on abordera l'orientation et l'avenir de la Corporation.

Si les phares et la Corporation vous tiennent à cœur, surveillez l'édition du printemps 2023 du *Bulletin des Amis des phares*, car c'est là que seront annoncés les détails de cette rencontre annuelle. Vous y trouverez aussi le nom de la personne à contacter pour confirmer votre présence. J'en profite pour remercier Jean Cloutier de tenir à bout de bras ce merveilleux *Bulletin*!



Je vous souhaite de passer un bel hiver et j'espère que vous viendrez en grand nombre à notre rencontre à Saint-Jean-Port-Joli à l'automne 2023.

LA ROUTE DES PHARES... BRETONS !

(Par : Annemarie Bourassa)

Le 22 septembre dernier, Serge Guay et Annemarie Bourassa ont rencontré, de manière virtuelle, Nathalie Sinquin et Olivier Costil de l'organisme « Brest terres océanes ».

Mentionnons qu'Annemarie et Serge étaient jusqu'à tout récemment, directrice adjointe et directeur au site historique maritime de la Pointe-au-Père, l'organisme qui travaille étroitement avec Parcs Canada (le propriétaire) pour la gestion du phare de Pointe-au-Père.

Serge a aussi été de ceux qui ont mis la Corporation sur pied il y a plus de 20 ans. Serge et Annemarie ont aussi eu l'occasion de rencontrer des dirigeants du ministère français des Phares et balises, en 2000, lors d'un projet « Accord Canada-France entre les musées », dont l'objectif était de voir ce qui se faisait en Bretagne pour les visites de phares.

La rencontre de septembre dernier a été initiée par madame Sinquin (chargée de mission tourisme) et monsieur Costil (directeur) qui, dans le cadre de leur travail de développement, avaient pris connaissance de notre Corporation.

Cet échange nous a permis de présenter nos deux organismes respectifs. Nous avons donc constaté de grandes différences entre nos deux réalités. Il faut dire que la côte bretonne est le lieu où se trouve la plus forte concentration de phares de France, le contexte touristique est donc tout à fait différent du nôtre.

Leur organisme qui œuvre depuis 2015 a comme mandat de soutenir les projets en lien avec les phares, autant en aidant des projets de restauration que d'organisation d'événements, entre autres. Leurs outils de promotion sont très bien faits et sont inspirants !

Cependant, la différence majeure entre nous se trouve dans le fait que, au sein de « Brest terres océanes », Nathalie Sinquin consacre le tiers de son temps à la route des phares ! On ne parle pas ici d'un organisme formé de bénévoles, mais bien d'un travail rémunéré au sein d'une organisation qui s'apparente à une association touristique régionale ou une association touristique sectorielle.

Nous leur avons donc parlé de l'historique de notre Corporation, de ses actions depuis 20 ans et de l'essoufflement auquel elle fait face depuis les dernières années.

Nous nous sommes quittés en nous disant que ce n'était que la première rencontre et qu'il serait souhaitable de continuer à échanger sur nos expériences respectives.

Terminons en disant que cet échange a été très stimulant ! La situation actuelle de la Corporation est difficile, mais nous nous efforçons de penser qu'il s'agit peut-être d'une étape dans notre développement, d'un passage obligé qui pourrait mener à une « Corporation des amis des phares 2.0 ».

Bon hiver à tous
Annemarie Bourassa et
Serge Guay



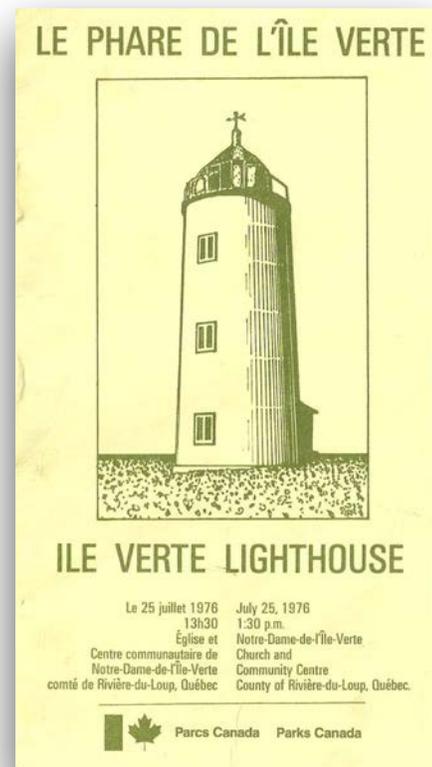
<https://www.brest-terres-oceanes.fr/fr/destination/sur-la-route-des-phares/>

Triple reconnaissance patrimoniale pour le plus vieux phare du Saint-Laurent

(Par : Jean Cloutier)

Le phare de l'île Verte possède le statut de premier phare du Saint-Laurent, ayant été allumé pour la première fois à l'automne 1809. Par la suite, il a été pendant 21 ans, le seul phare à guider les marins sur ce majestueux fleuve jusqu'à la construction du phare de Pointe-des-Monts en 1830.

C'est en 1974 que le phare de l'île Verte, ainsi que ceux de Cap-des-Rosiers et de Pointe-au-Père ont été désignés comme lieux nationaux du Canada par le gouvernement fédéral, suivant les recommandations de la « Commission des lieux et monuments historiques du Canada ». Une cérémonie permettant le dévoilement d'une plaque commémorative, de la Commission des lieux et monuments historiques du Canada a eu lieu à l'île Verte le 25 juillet 1976.



Plaque commémorative et programme du 25 juillet 1976. Coll. Jean Cloutier

De 2006 à 2009, les Verdoyants ont célébré les 200 ans du phare chaque saison estivale, reprenant ainsi la période entre le début de la construction (1806) et l'allumage du phare (1809). En juin 2007, au cœur de ces festivités, la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs a adopté le règlement no 117 constituant en site du patrimoine le secteur du « Phare ». Cette reconnaissance municipale a pour but de conserver l'intégrité de ce site patrimonial exceptionnel.

Quelques années plus tard, en juin 2013, à mi-chemin des procédures de la Loi : S-215 visant à protéger les phares patrimoniaux, qui se sont échelonnées de 2010 à 2015, les élus municipaux ont présenté au ministère de la Culture et des Communications du Québec une « demande de classement du phare et de la cabane du criard » pour la Corporation des maisons du Phare. Il était à ce moment impossible pour le ministère québécois de classer le phare qui appartenait toujours au gouvernement fédéral. Toutefois, en janvier 2017, le maire de l'époque, M. Léopold Fraser a signé l'entente pour la cession du phare à la municipalité par le gouvernement fédéral. Le phare est ainsi devenu la propriété de la municipalité incluant beaucoup de travaux de réfection à effectuer.

À la suite de cette cession, le gouvernement provincial a pu aller de l'avant avec un projet de reconnaissance patrimoniale. Le 23 juin 2021, la mairesse de l'île a reçu une missive de la part de Nathalie Roy, la ministre de la Culture et des Communications, l'informant de l'avis d'intention de procéder au classement du phare de l'île Verte et de son site.

Une année plus tard, soit le 16 juin 2022, c'était confirmé et le document que la mairesse Mme Louise Newbury a reçu était sans équivoque :

AVIS DE CLASSEMENT D'UN BIEN PATRIMONIAL

SITE PATRIMONIAL DU PHARE-DE-L'ÎLE-VERTE (NOTRE-DAME-DES-SEPT-DOULEURS)

La ministre de la Culture et des Communications, Mme NATHALIE ROY, donne avis :

Qu'en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés par la Loi sur le patrimoine culturel, elle classe ce bien comme site patrimonial :

Le site patrimonial du Phare-de-l'Île-Verte, dans la municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, comprenant le phare, les autres bâtiments et structures, ainsi que les terrains connus et désignés comme étant le lot (5 351 027)

Classé au fédéral, au municipal et finalement au provincial, le phare de l'île Verte est le premier à avoir une triple reconnaissance patrimoniale. Longue vie à ce premier phare laurentien !

Le phare du cap Brûlé sur la Côte-de-Beaupré

(Par : Jean-Yves Pintal ; archéologue)

On appelle les Caps le territoire compris entre le cap Tourmente et Petite-Rivière-Saint-François. Ce toponyme décrit un paysage assez singulier qui se démarque nettement dans la région, il se présente comme une muraille de montagnes qui prend racine directement dans le fleuve et qui se dresse abruptement jusqu'à plus de 600 m de haut. Chaque sommet à son nom : Tourmente, Rouge, Brûlé, Gribane, etc. Une légende locale suggère que Satan lui-même aurait créé cet austère paysage surgi de nulle part. On entend parfois dire qu'il n'y a jamais eu de phare aux environs de la ville de Québec, mais il y en avait bien un et il se trouvait sur la Côte-de-Beaupré au cap Brûlé. Il orientait les navires qui se dirigeaient vers la rive nord du fleuve après avoir contourné l'extrémité est de l'île d'Orléans.

La Nouvelle-France

Les premières descriptions de cette région remontent à Champlain qui, en 1603, ne manque pas de noter le caractère inhospitalier du littoral entre l'île aux Coudres et le cap Tourmente.

« Nous passâmes au Nord de ladite île, distante de l'île au Lieure de douze lieues. Le jeudi fuyant, nous en partîmes, & vîmes mouiller l'ancre à une anse dangereuse du côté du Nord, où il y a quelques prairies & une petite rivière où les fauages cabannent quelques-fois. Ce dict jour, rangeant toujours ladite anse du Nord jusques à un lieu où nous relâchâmes pour les vents qui nous étoient contraires, où il y avoit force rochers & lieux fort dangereux, nous fûmes trois jours en attendant le beau temps. Toute cette anse n'est que montagnes tant du côté du Sud, que du côté du Nord, la plupart ressemblant à celle du Saguenay » (Champlain [1603] 1973 : 87).

En 1608, Champlain quitte la France pour fonder Québec. Il longe de nouveau les Caps, mais son impression reste la même :

« Toute cette anse, tant du Nord que du Sud, depuis Tadoussac jusques à l'île d'Orléans, est terre montueuse & fort mauvaise, où il n'y a que des pins, sapins, & bouleaux, & des rochers très-mauvais, où on ne feroit aller en la plus part des endroits » (Champlain [1608] 1973 : 295).

Par contre, son récit témoigne d'une connaissance certaine du territoire, une perception de marin : *« Comme l'on est au Cap Brûlé, il faut mettre le Cap sur le bout de l'île du Nord est appelé des Ruos, qui vous sert de marque pour suivre le Chenal... » (idem).*

Ces premières remarques confirment les difficultés que pose la « traverse du Nord », celle qui permet de quitter la Côte-de-Beaupré pour passer au sud de l'île d'Orléans. La navigation en ces lieux est périlleuse étant donné l'existence de nombreux bancs, récifs, battures et îles entremêlées par des courants et des vents variables causés, entre autres, par la présence des montagnes. Pour pallier ces inconvénients, on dressera au 17^e siècle des cartes bathymétriques de cette traverse (Figure 1).

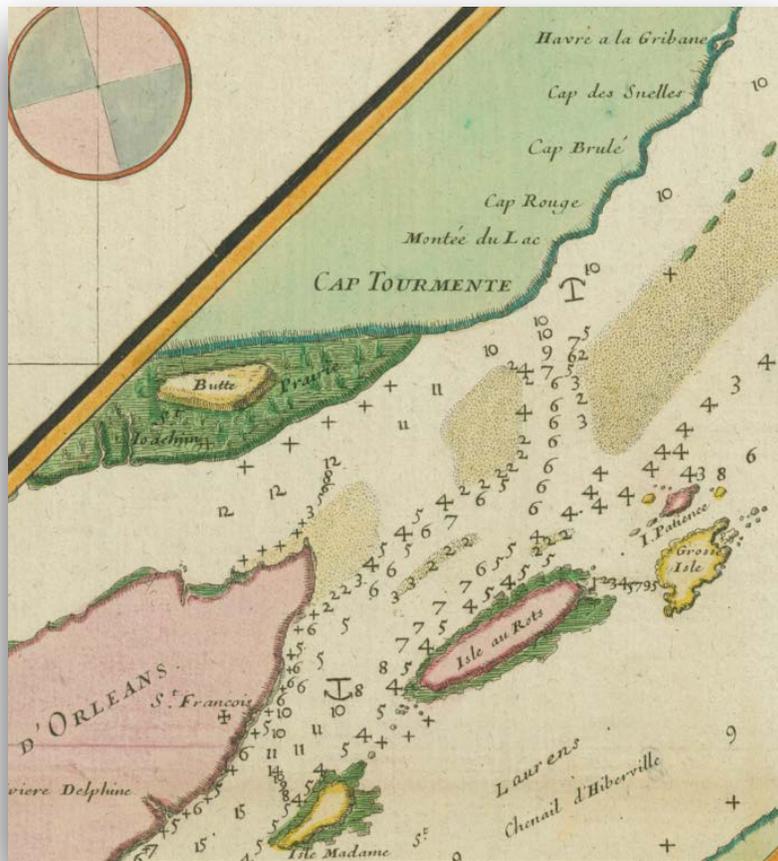


Figure 1 La Grande Rivière de Canada Appelée par les Européens de St. Laurens (Deshayes 1685)

Même si l'on dispose de cartes marines relativement précises au cours du régime français, la traverse reste dangereuse. Plusieurs accidents et naufrages se produisent dont le plus célèbre est celui du navire *l'Éléphant* qui s'échoue sur les récifs du cap Brûlé en 1729 :

« Vers le milieu de la nuit, voici notre vaisseau qui tout à coup heurte et saute rudement sur un rocher... les secousses sont épouvantables... les plus hardis sont terrorisés.

Les secousses réitérées firent jeter à tout le monde ce cri : Mon Dieu, miséricorde, nous sommes perdus.

La panique s'empare des voyageurs qui se précipitent sur les ponts, la plupart en chemise de nuit. L'aumônier donne l'absolution générale. Les marins maîtrisent avec peine un homme, presque nu, fou de terreur, qui tente de se jeter à la mer. L'obscurité est totale. Malgré les efforts de l'équipage, le navire va d'un rocher à l'autre. La quille se brise. » (Le Beau et De La Maraudière in Boily 1979).

Le régime britannique

Au début des années 1800, le commerce s'intensifie avec l'Angleterre. Comme les accidents maritimes se multiplient, les autorités éprouvent le besoin de parfaire leurs connaissances des voies navigables. Cette tâche sera confiée à Henry Wosley Bayfield, hydrographe de la « Royal Navy » qui œuvrera le long du fleuve Saint-Laurent de 1827 à 1841. Bayfield produira des cartes très précises du littoral des Caps. Sur une des premières qu'il trace dans les années 1827-1834, on remarque un repère au cap Brûlé (Figure 2). On ne sait pas s'il s'agit d'une aide pour les bateaux ou d'une croix signalant la présence de sépultures de naufragés. Les problèmes de navigation dans ce secteur apparaissent suffisamment importants pour que la Maison de la Trinité, alors responsable de toutes les questions maritimes relatives au Saint-Laurent à l'est de Québec, décide de placer une bouée sur le banc du cap Brûlé en 1849 (Québec Gazette, 18-04-1849).

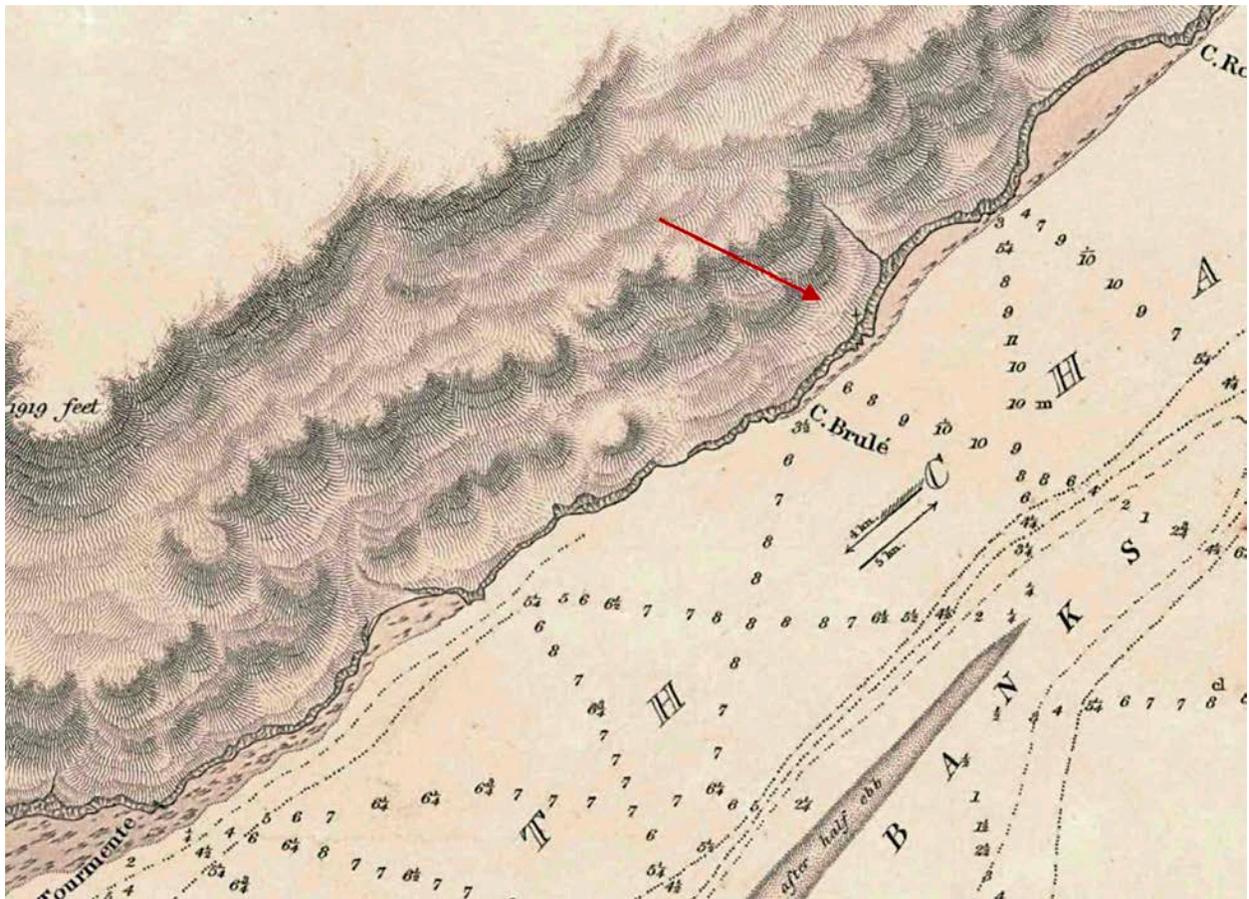


Figure 2 Le secteur du cap Brûlé en 1827-1834 (Bayfield 1827-1834)

En 1864, une pétition est déposée au « Department of Public Works of Canada » pour qu'un phare soit bâti près de la Montée du Lac. Ce dossier sera transféré à la Maison de la Trinité qui acceptera d'y installer deux lumières d'alignement. Dans l'état actuel des connaissances, on ne sait pas si celles-ci ont été mises à ce moment-là, comme semble le suggérer un plan qui date du milieu des années 1860 (Figure 3) ou si l'on a attendu la construction du phare en 1870.



Figure 3
Les lumières du cap Brûlé
(Lefrançois 1865)

Au temps de la Confédération canadienne

C'est en effet en 1870 qu'a été construit le phare du cap Brûlé. On notera qu'à cette époque on mélange parfois cap Rouge, cap Brûlé et Montée du Lac, trois lieux qui sont voisins. On verra plus loin que le phare était vraiment au cap Brûlé.

« A new lighthouse was recently also erected at Cape Rouge, Montee du Lac, County of Charlevoix, a short distance below the City of Quebec, on the north shore of the River St. Lawrence. It stands at an elevation of 175 feet above high water, is on the Catoptric system, and can be seen a distance of ten miles. Although it was designed as a minor light, principally for the benefit of coasters and other small craft, frequenting the north channel of the river at that place, still it will be found exceedingly useful late in the fall of the year to vessels of a larger class, which may require to use that channel. It was exhibited for the first time on the 28th October last » (Department of Marine and Fisheries 1870).

Bien que les archives n'en fassent pas mention, il est probable que la maison du gardien ait été bâtie la même année à moins que ce dernier, Edward Simard de Baie-Saint-Paul qui a été en poste de 1870 à 1904, ait alors habité à même le phare. Quoi qu'il en soit, comme il a été érigé en haut d'une falaise, ce qui le rend difficile d'accès, un escalier sera construit en 1871. On en profite pour ajouter un hangar (Figures 4 et 5). Un rapport de 1874 stipule que cette installation consomme 90 gallons d'huile par année (Department of Marine and Fisheries 1874).



Figure 4 Le phare du cap Brûlé avant la construction du chemin de fer (coll. pers. Jean Provencher)

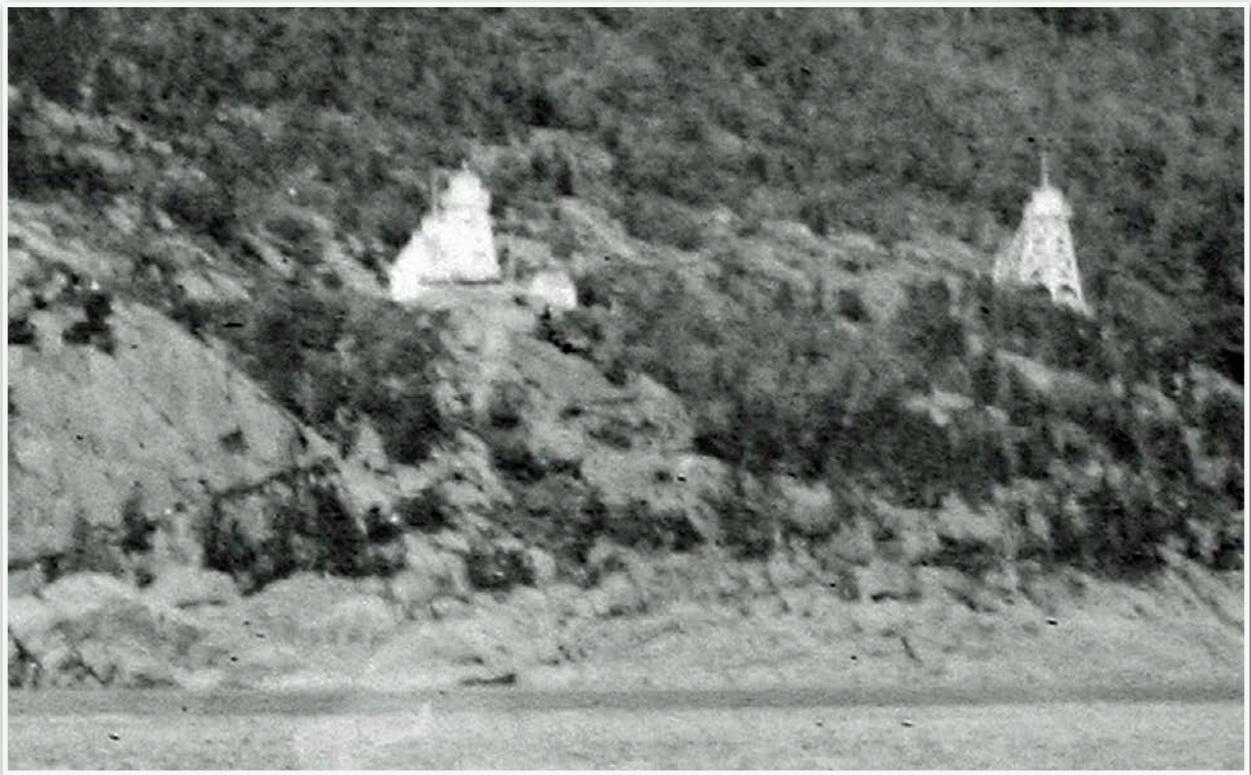
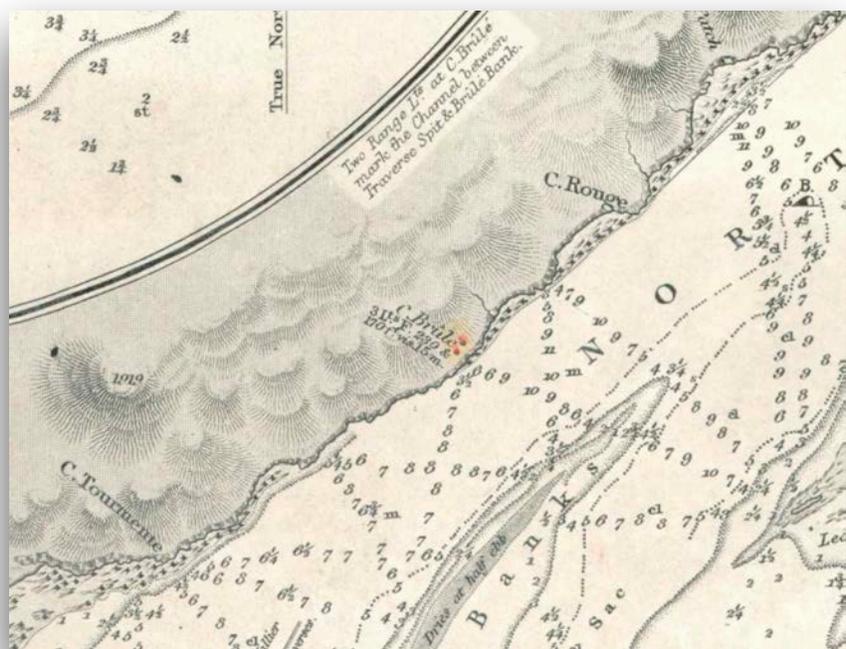


Figure 5 Le phare du cap Brûlé avant la construction du chemin de fer (Lighthousefriends.com 2022)

En 1874, il est dit que deux ensembles de lumières sont installés aux deux extrémités du chenal nord (île d'Orléans et cap Brûlé) afin de permettre aux navires de s'aligner dans cet étroit passage (Figure 6). Celles du cap Brûlé sont espacées les unes des autres d'environ 100 verges et chacune est équipé d'une lampe à l'huile de type « mammoth flat-wick » et d'un réflecteur de 20 pouces. Comme la lampe ouest du phare nuisait aux feux d'alignement, elle a été éteinte. Un trottoir en bois relie ces installations (Department of Marine and Fisheries 1875).

Figure 6
Le secteur du cap Brûlé en
1886
(Bayfield 1827-1834-1886)



Le premier gardien, E. Simard, sera remplacé par W. Labranche en 1905 (de 1905 à 1911). Un plan de 1911, probablement dressé en vue de la construction du chemin de fer, localise les différents éléments qui composent cet établissement. On y trouve alors le phare, la maison, les deux feux d'alignement, quatre hangars, deux sentiers et un escalier (Figures 7, 8 et 9). Un quai flottant était disponible au pied du cap (idem).

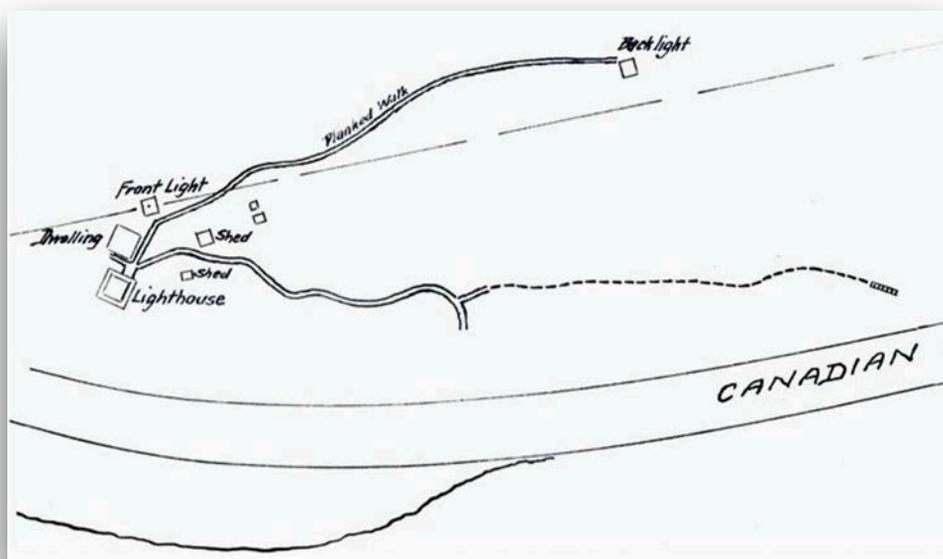


Figure 7 Les installations du cap Brûlé en 1911 (Pêches et Océans Canada)

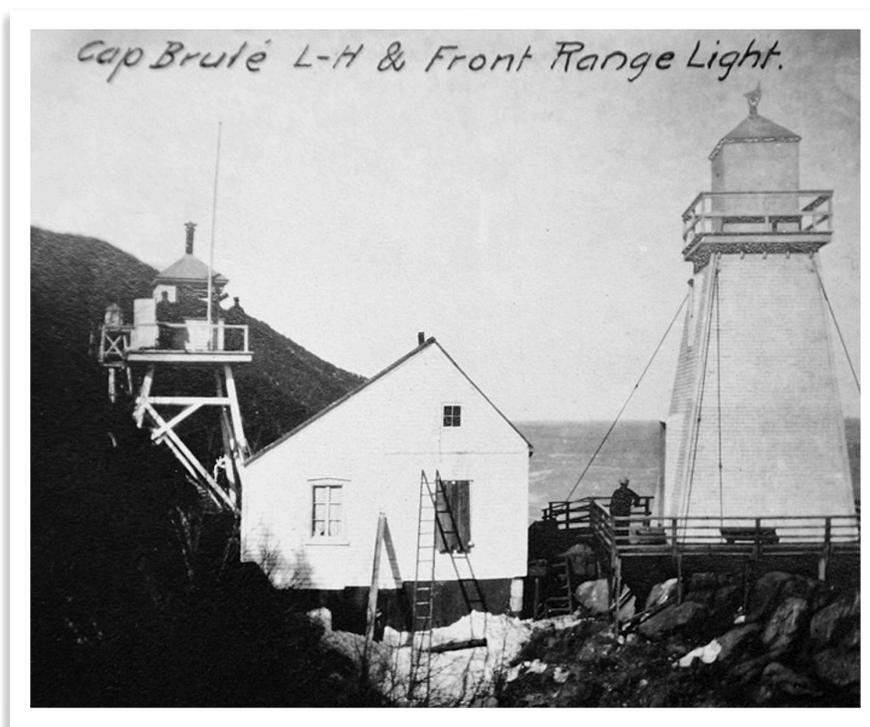


Figure 8 L'établissement du phare du cap Brûlé avant 1912 (Lighthousefriends.com 2022)

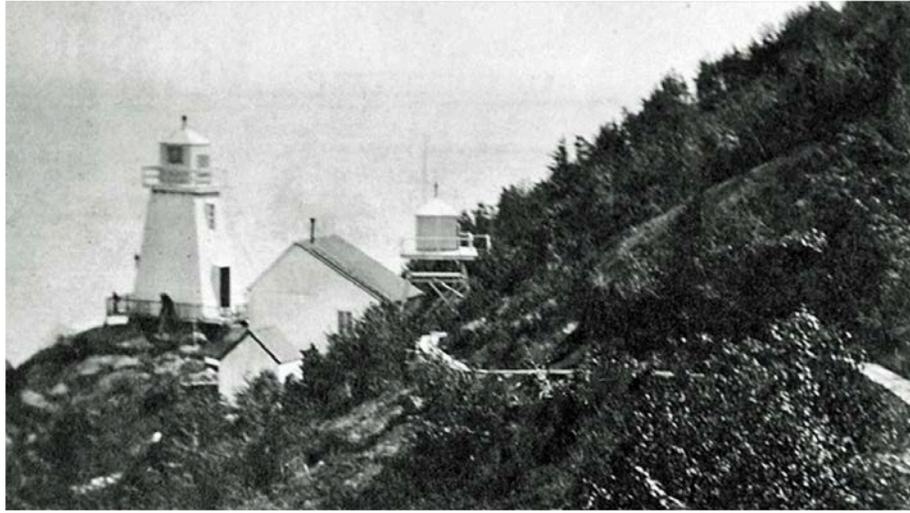


Figure 9 L'établissement du phare du cap Brûlé avant 1912 avec le trottoir en bois menant au feu arrière (Lighthousefriends.com 2022)

En 1912, c'est F. Filion qui prend la relève comme gardien (de 1912 à 1922). Cette année-là, on décide de suspendre les opérations du phare. L'appareillage lumineux est démonté et transféré dans le feu d'alignement avant. La partie supérieure du phare sera enlevée. Un nouveau toit est installé et le reste du bâtiment transformé en hangar (Figure 10).

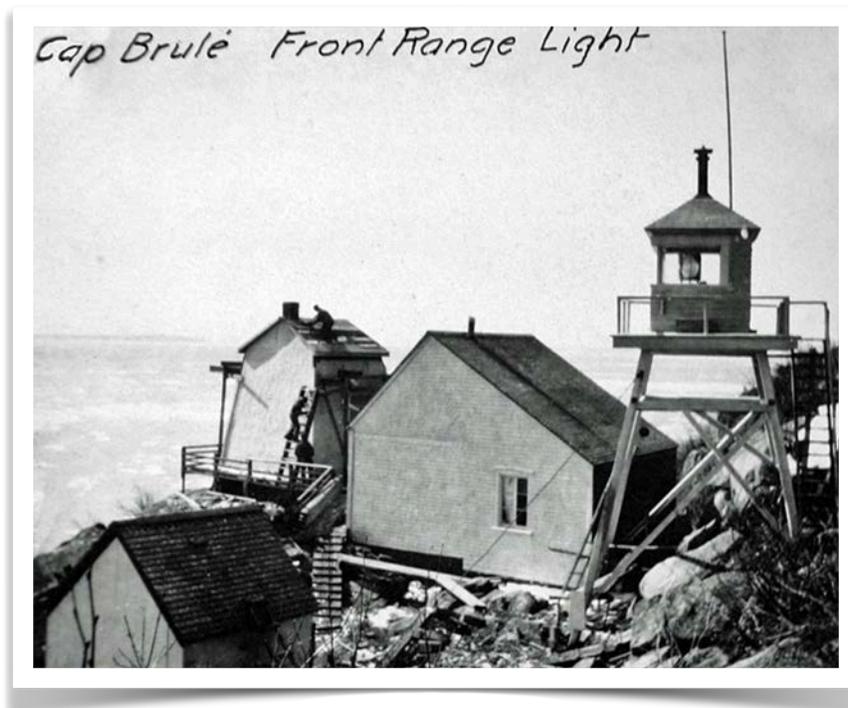


Figure 10 L'établissement du phare du cap Brûlé en 1912 (Lighthousefriends.com 2022)

M. A. Boudreault sera gardien en 1922. Il sera aussitôt remplacé par A. Lavoie (1922-1931), puis par Gédéon Bouchard (de 1931 à 1937). C'est sous sa gouverne que l'on corrigera, en 1932, l'alignement des feux, notamment en déplaçant la lumière avant vers l'ouest et l'arrière vers le sud. Sur un plan illustrant ces travaux, on peut localiser, outre les éléments déjà décrits, le réservoir d'huile et un four (à pain ?) (Figure 11). On remarque que l'on a quelque peu modifié le trottoir en bois menant au pied du cap, probablement afin de faciliter les déplacements vers la voie ferrée.

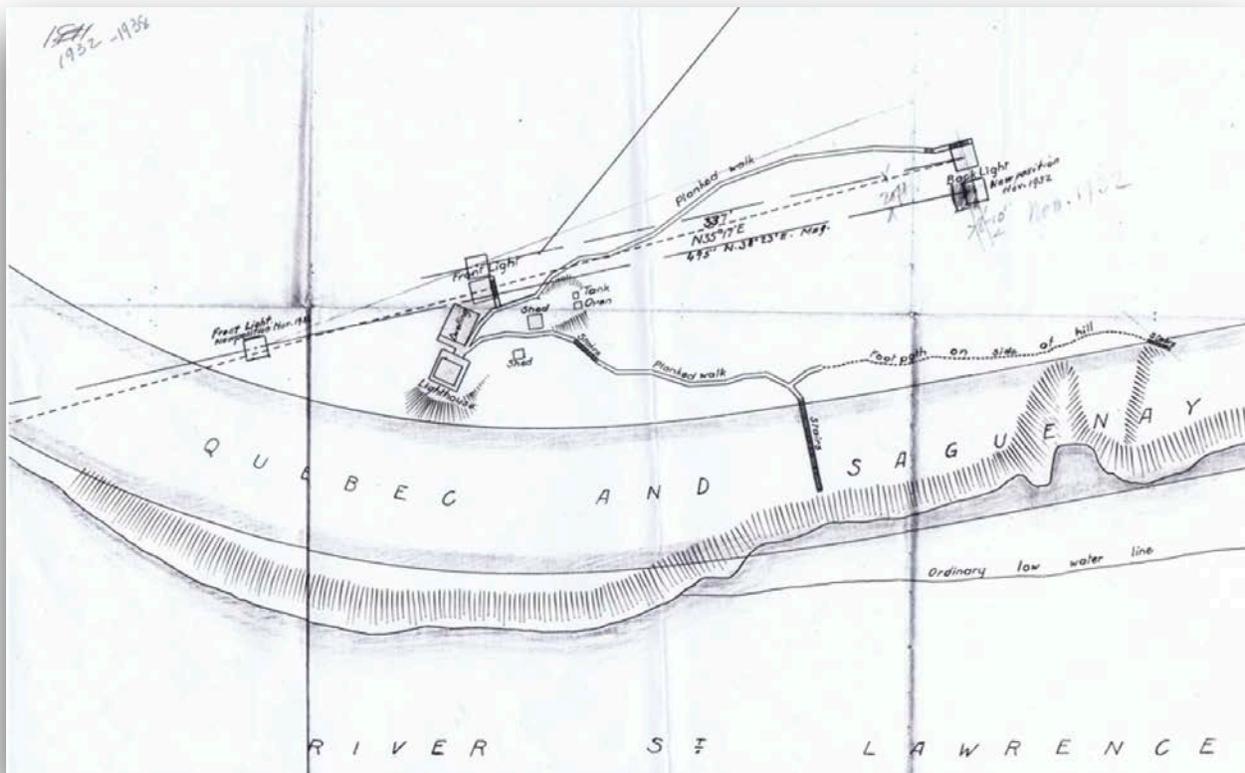


Figure 11 Les installations du cap Brûlé en 1932 (Pêches et Océans Canada)

Alors que le dernier gardien en poste est Robert Bouchard (de 1947 à 1968), une nouvelle habitation est construite dans les années 1950 (figure 12). Un abri sera aménagé au pied de l'escalier en bordure de la voie ferrée dans les années 1960 (figure 13).

« Il y avait deux phares au cap Brûlé avec des lanternes alimentées au pétrole. Des constructions en bois sur pilotis d'acier et de béton avec un escalier à l'intérieur. Le phare de l'Ouest était monté sur une plateforme qui dégagait une galerie autour du phare. Une maison pour le gardien du phare, érigée vers 1950, était située entre les deux phares distants de la maison. L'alignement des deux phares donnait la direction pour la traverse de l'île d'Orléans. Des trottoirs de bois reliaient les phares à la maison et un escalier rejoignait le fleuve en longeant le cap du côté est. On retrouvait sur le site un hangar pour entreposer les barils ainsi qu'un petit quai et une remise ou dépôt au bord de la voie ferrée,

la petite gare. Une vieille maison revêtue de cèdre était située un peu à l'est de la nouvelle maison et aurait été démolie par la suite pour libérer la vue » (M. Bouchard, comm. pers., 2009).

En dehors de ses heures de gardiennage, Robert Bouchard tend des pêches à l'anguille de part et d'autre du cap Brûlé.

Dans le cadre du processus d'automatisation des phares, il a été décidé de fermer cet établissement et de le démolir en partie. Les autorités feront sauter le tout à la dynamite, malheureusement un incendie s'en est suivi. Ce dernier embrasa la maison et tout le cap Brûlé brûla. Celui-ci n'aura jamais si bien porté son nom !

Figure 12
Vue de l'escalier
menant de la voie
ferrée vers la deuxième
maison du gardien
(collection Michel
Bouchard)



Figure 13
Vue de la gare-abri
du cap Brûlé
(collection Michel
Bouchard)

Le site archéologique CgEq-33

En 2008, des travaux archéologiques réalisés à la demande de la MRC de la Côte-de-Beaupré ont mené à la localisation de nombreux vestiges associés à l'établissement du phare du cap Brûlé (Figures 14, 15 et 16, Pintal 2008). Ils occupent un replat rocheux qui s'élève à environ 35 m NMM (au-dessus du niveau moyen de la mer).

L'inspection visuelle des lieux a permis de repérer les fondations en béton de la deuxième maison des gardiens (construite vers 1950, Figure 17). Les murs nord et sud mesurent 6,93 m de long alors que les murs est et ouest mesurent 8,62 m et leur épaisseur moyenne est de 30 centimètres. Les ouvertures de trois fenêtres et d'une porte sont visibles. La cave était divisée en trois pièces, dont deux sans porte ni fenêtre, on y accédait sans doute par une trappe ou un escalier de l'étage supérieur. De par sa petite dimension, l'une de ces pièces servait probablement de caveau ou de réservoir pour l'eau. Les murs de refend ont une épaisseur de 15 cm.

Les sondages effectués à l'intérieur de cette habitation témoignent de sa démolition (briques, pierre et mortier), le tout reposant sur un plancher de béton. Un amonçèlement de briques au nord permet de localiser l'emplacement de la cheminée.

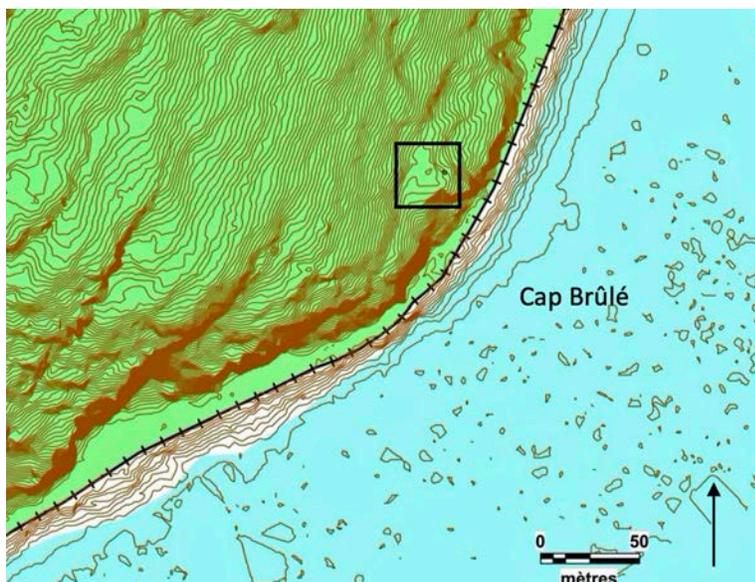


Figure 14
CgEq-33, localisation du site
(équidistance des courbes : 1 m)

Figure 15
CgEq-33, plan des interventions

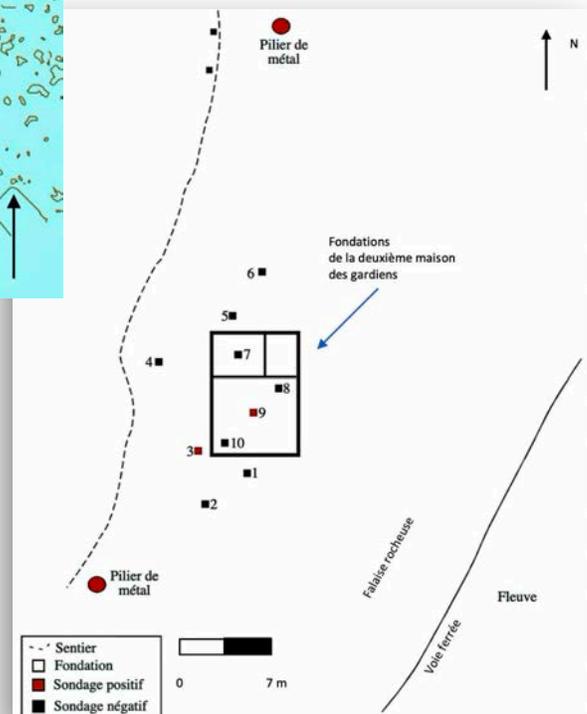




Figure 16 CgEq-33, vue de l'état actuel des lieux, photo prise vers le nord-est

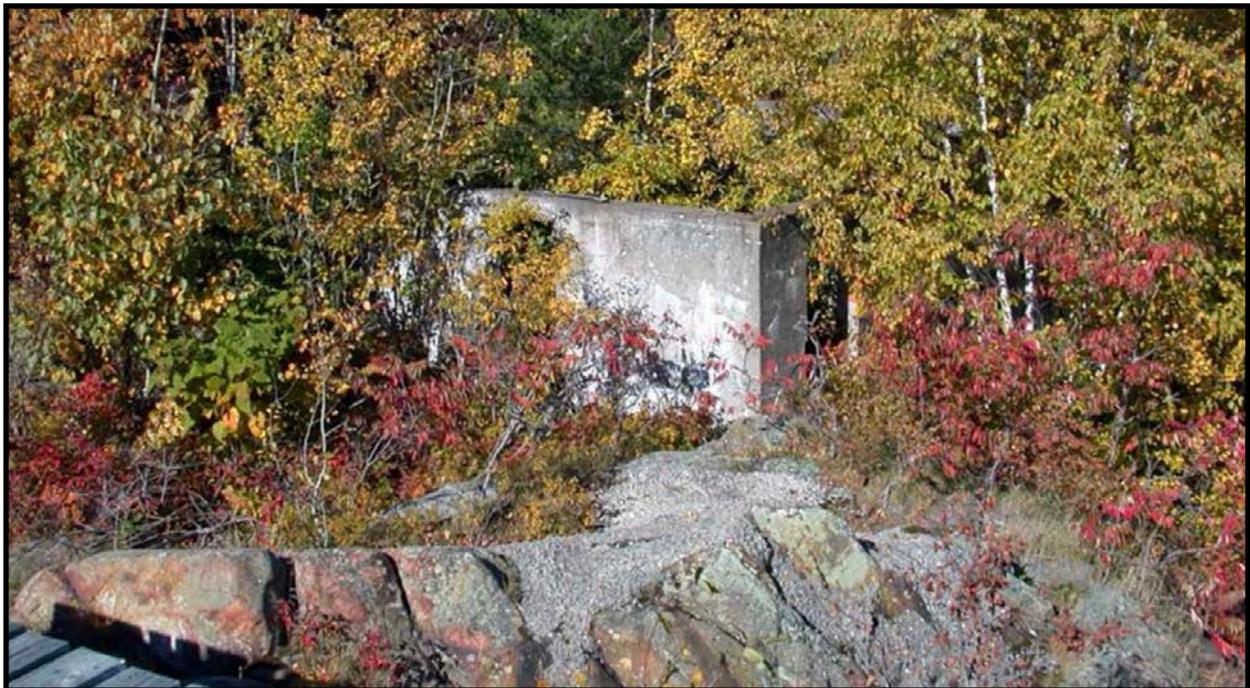


Figure 17 CgEq-33, vestiges de la deuxième maison des gardiens du phare, photo prise vers l'ouest

Un réservoir en métal, qui servait vraisemblablement à entreposer l'huile nécessaire au fonctionnement des lumières et du phare (Figure 18), a été repéré au nord-est de l'habitation près de son emplacement présenté sur les plans anciens. Immédiatement à l'ouest des fondations, un sondage a mené à la mise au jour d'un niveau de briques agencées en dallage (Figure 19). Ce dernier correspond probablement à un élément de la première maison, du phare ou à une aire de circulation.

Les bases du domicile se trouvent entre deux piliers en métal sur lesquels étaient installées les lumières. Un de ces piliers se situe à une centaine de mètres au nord-est et l'autre à une cinquantaine de mètres au sud-ouest, fidèle en cela aux plans anciens. L'inspection visuelle a permis de constater la présence d'un sentier entre les deux piliers. Une rangée de pierres en borde le côté sud. Au pied du cap Brûlé, un replat a été repéré à l'emplacement probable de la gare/abri. Toutefois, l'entretien de la voie ferrée semble avoir fait disparaître toute trace de ce bâtiment.



CgEq-33, réservoir pour l'huile ? photo prise vers le nord



CgEq-33, vestiges d'un dallage en briques, photo prise vers le nord

Conclusion

Le phare du cap Brûlé a été en activité pendant près d'une centaine d'années. Il en subsiste encore bien des traces, mais ces dernières sont maintenant envahies par la végétation ou enfouies sous un épais humus. Il ne nous a fallu qu'une journée pour trouver et relever toutes ces composantes. Une poursuite éventuelle des travaux permettrait sûrement d'en apprendre beaucoup plus.

Pour un archéologue, c'est toujours émouvant de découvrir ce genre de vestiges. Certes, ils sont aujourd'hui inertes, mais ils témoignent de tant de vie (Figures 20 et 21).

Figure 20
Membres de la famille Bouchard au cap
Brûlé (collection Michel Bouchard)

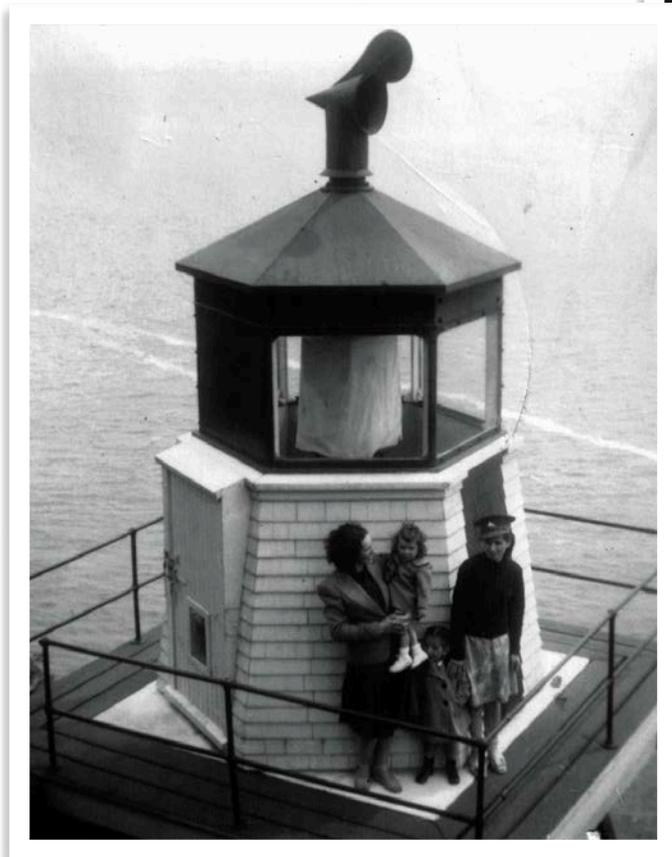


Figure 21
Membres de la famille Bouchard au cap Brûlé
(collection Michel Bouchard)

Ouvrages de référence

Bayfield, H. W., 1827-1834 : Plans of the River St. Lawrence below Quebec, sheet 6 from Seal Islands to Orleans Isle. Bibliothèque et Archives Canada (en ligne).

-, 1827-1834 (1886) : Plans of the River St. Lawrence below Quebec, sheet 6 from Seal Islands to Orleans Isle. Bibliothèque et Archives Canada (en ligne).

Boily, R., 1979 : Le guide du voyageur à la Baie-Saint-Paul au XVIII^e siècle, Léméac, 1979.

Champlain, S. de, 1973 : Œuvres de Champlain, présenté par Georges Émile Giguère, Éditions du Jour, 1973.

Department of Marine and Fisheries, 1870 : Annual report. Gouvernement du Canada.

-, 1874 : Annual report. Gouvernement du Canada.

-, 1875 : Annual report. Gouvernement du Canada.

Deshaye, J. de, 1685 : La grande rivière de Canada appelée par les Européens de St. Laurens. Gallica (en ligne).

Lefrançois, N. V., 1865 : Plan de la concession Saint-Michel de la paroisse de Saint-Tite des Caps. Archives du Séminaire de Québec, SME-313.

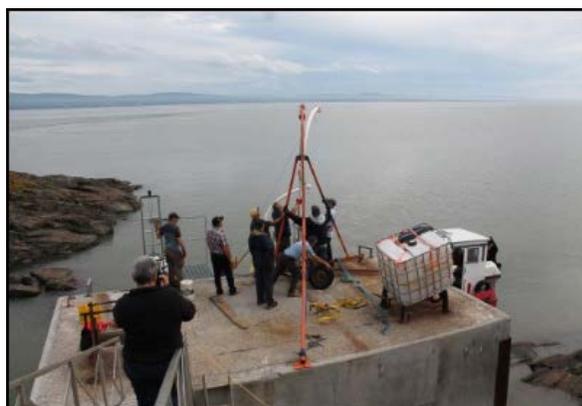
Ce texte est extrait d'une synthèse produite pour la MRC de la Côte-de-Beaupré. Pintal, J.-Y. 2022, Du cap Tourmente au cap Maillard. Histoire de terre montueuse et fort mauvaise.

Les travaux de réfection se poursuivent au Pilier-de-Pierre

(Par : Jean Parent)

Restauration des bossoirs du débarcadère au mois d'août 2021

Les vieux bossoirs du débarcadère ont été démontés, mis sur la péniche, transportés au quai de Saint-Jean-Port-Joli, mis sur le camion-chargeur de Jean Gagnon et transportés chez le capitaine Luc Harvey. Celui-ci les a nettoyés, il a enlevé les résidus des vieilles crapaudines à manchon soudés par la rouille aux bossoirs et il a fait de nouvelles crapaudines pour recevoir les bossoirs restaurés.



Les bossoirs sur la péniche et l'installation des bossoirs avec la chèvre. (Photos : Pierre Chassé, 2021 08 23)

Le 23 août, nous avons mis sur la péniche les bossoirs restaurés et la chèvre, faite par Luc Harvey, afin de les monter sur le débarcadère et sommes partis pour le Pilier-de-Pierre pour les installer. Je dois également mentionner que le capitaine a travaillé sur les deux treuils afin qu'ils redeviennent fonctionnels.

L'installation des bossoirs rénovés comportait plusieurs étapes : les hisser sur le débarcadère, les localiser à leur endroit final et les fixer, c'était un travail délicat. Plusieurs bénévoles sont venus avec nous afin d'installer les bossoirs dans un temps de 2 h 30 et pour que le travail soit fait en toute sécurité.

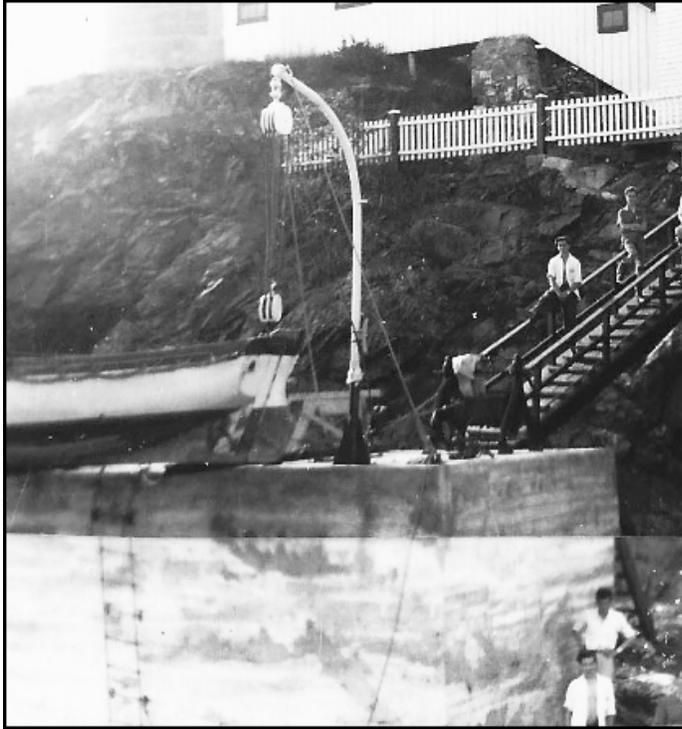


Vieille crapaudine. (Photos : Guy Gendron)

Nouvelle crapaudine. (Photo : Johanne Grenier)



(Photo : Pierre Chassé, 2022 08 15)



(Photo : collection de Pierre-Yves Bourgault) Crapaudines des bossoirs et treuils peints en noir en 2022 comme montré sur la photo à droite prise en 1943.

Défenses de caoutchouc le long du débarcadère

Les amis du Port-Joli ont installé trois défenses pour bateau le long du débarcadère du Pilier-de-Pierre. Elles ont été fabriquées par le capitaine Luc Harvey avec l'ancienne défense qui ceinturait le navire de croisière *M.S. Jacques-Cartier*. Chaque côté des défenses en caoutchouc, sont fixées trois cornières 4" x 4" x 24" galvanisées qui sont également fixées au débarcadère.

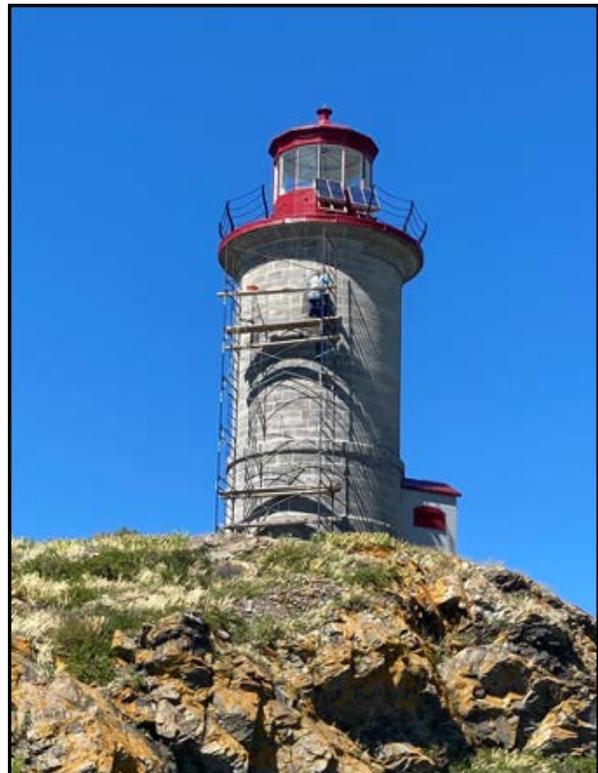
Avec ces grosses défenses, les bateaux seront protégés et ne pourront pas être endommagés contre le débarcadère. Ainsi, les petites défenses portatives ne seront plus nécessaires.

Défenses pour bateau le long du débarcadère. (Photo : Michel Baril, 2022 08 24)



Rejointoiement des pierres du côté sud-ouest

Début du rejointoiement des pierres extérieures du côté sud-ouest durant les mois de juillet et août. En raison de la difficulté à traverser au Pilier-de-Pierre à cause des vents et des marées, nous n'avons pas été capables de commencer les travaux en juin. Début juin, une équipe de bénévoles a traversé au Pilier-de-Pierre pour l'installation des six pattes d'échafaud de hauteur le long du phare côté sud-ouest. Sur la photo de gauche, c'est l'évidement des joints à refaire sous la supervision du maçon Pierre Chassé et celle de droite, Pierre Chassé qui fait le rejointoiement des pierres.



Évidage des joints. (Photo : Michel Baril, 2022 06 25) Rejointoiement des pierres. (Photo : Guy Gendron, 2022 08 05)

Remise au Pilier-de-Pierre

Afin de libérer l'intérieur du phare de l'entreposage des matériaux d'entretien et de laisser les espaces au columbarium, la Corporation Les amis du Port-Joli a décidé de construire une remise afin de les entreposer. Donc, à la fin août 2021, les pillasses de béton ont été coulées et le plancher a été construit. Un permis de construction a été demandé à la municipalité au mois d'août et fut délivré au mois de septembre 2021. Rousseau Métal a fait un don de 6 000 \$ pour l'achat des matériaux.

Cette remise a été construite bénévolement par des membres du Conseil d'administration (Michel Baril, Guy Gendron, Jean-Louis Caron, Jean Parent) et deux bons bénévoles : Normand Goulet et Michel Dubé. L'extérieur est recouvert de bardeaux de cèdre prépeints de couleur gris pâle de Maibec. La toiture est également recouverte de bardeaux de cèdre et peinte en rouge. La porte et la fenêtre ont été faites par Gaétan Avoine. Guy Gendron a préparé les quatre coins rouges et le faîte de la remise avec une bande anti-oiseaux. Il a également fabriqué la petite boîte pour la génératrice à droite de la porte, la galerie et les marches en avant de la remise.



La remise en construction. (Photo : Michel Baril, 2022 06 30)



La remise terminée vue du nord-est. (Photo : Michel Baril, 2022 08 24)



Vue d'ensemble de la bouée rouge H-98, de la roche à Veillon et du Pilier-de-Pierre. (Photo : Jean Cloutier, 2022 08 14)

Une nouvelle bière à l'effigie du Pilier-de-Pierre

La microbrasserie Ras L'Bock va brasser une bière pour Les amis du Port-Joli

La microbrasserie Ras L'Bock de Saint-Jean-Port-Joli a fabriqué une bière **Ale blonde** (ALC 5 % VOL) pour la Corporation Les amis du Port-Joli pour célébrer la fin de la restauration et la nouvelle vocation du phare du Pilier-de-Pierre.

La Corporation remercie les trois associés de la microbrasserie Ras L'Bock, Alexandre Caron, Julien Chouinard et David Lebel pour leur soutien dans nos projets : membre corporatif, panneau didactique bathymétrie et principaux naufrages dans notre région à l'entrée du quai et une bière ale blonde brassée pour Les amis du Port-Joli et qui va nous apporter une contribution financière afin de nous aider à l'entretien de ce phare patrimonial.



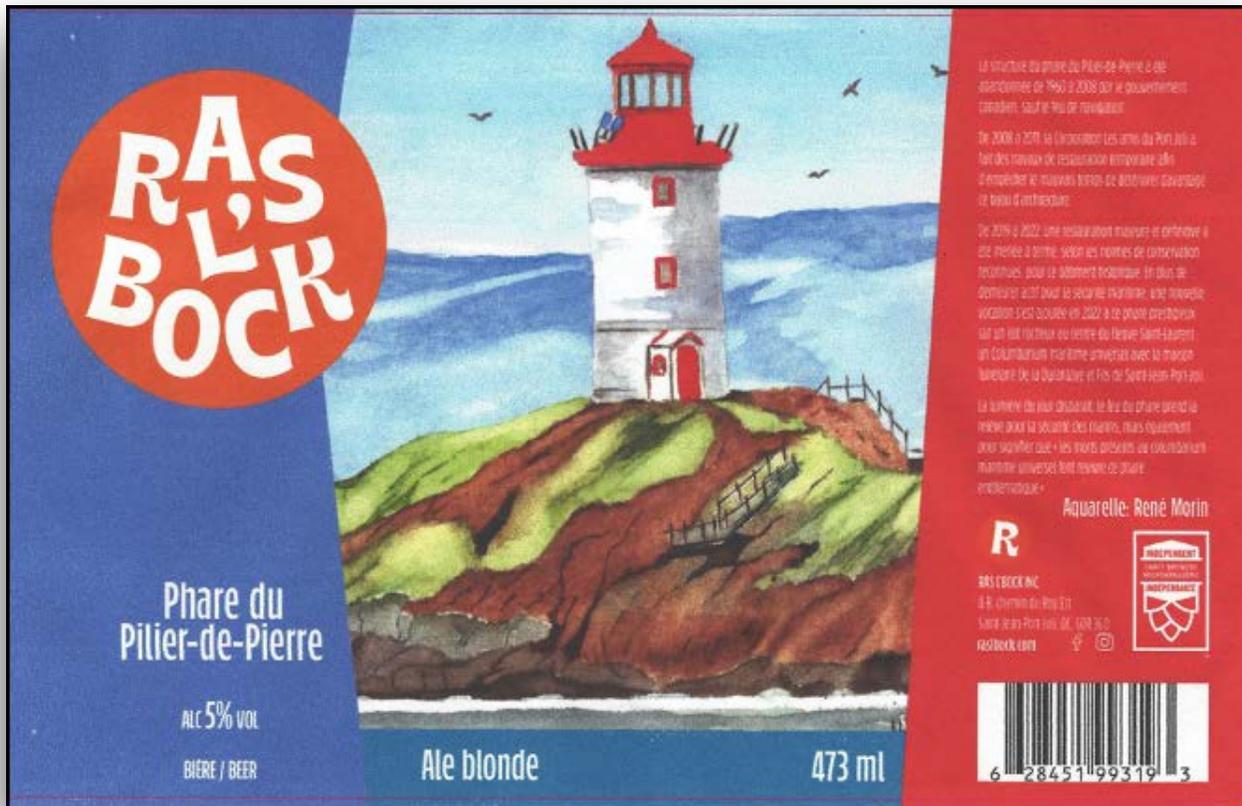


Image : (Aquarelle : René Morin, texte : Jean Parent, design : Ras L'Bock)
 Visuel sur la canette de bière de Ras L'Bock.

Un nouveau phare... en Abitibi !

(Par : Jean Cloutier)

L'archipel des Îles-de-la-Madeleine, situé au milieu du golfe du Saint-Laurent, compte six phares. Le premier a été allumé en 1870 sur le rocher aux Oiseaux. Par la suite, afin de mieux indiquer aux navigateurs cette région dangereuse, cinq autres phares ont été ajoutés : phare de l'Anse-à-la-Cabane (1871), phare de l'Étang-du-Nord (1874), phare de l'Île-d'Entrée (1874), phare de l'Île-Brion (1905) et finalement le phare du Cap-Alright (1928).

Sachant que le vent est une des richesses naturelles des îles, il n'est pas surprenant d'apprendre qu'une graine de phare a été emportée par cette brise de mer vers les terres pour prendre racine sur l'île Népawa en Abitibi.

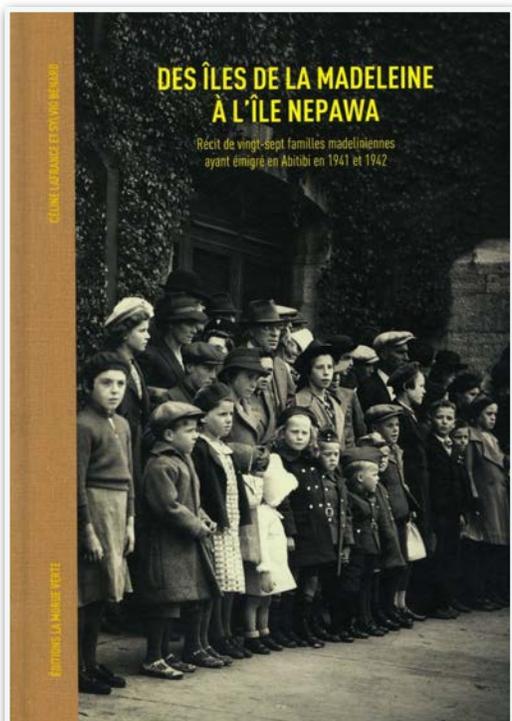
Le 3 septembre dernier, la communauté de cette île abitibienne, principalement composée de descendants de Madelinots, a inauguré **Le parc des Madelinots** pour rendre hommage à leurs prédécesseurs qui, comme ils le disent si bien, se sont « dégolfés » de leurs chères îles pour venir en cultiver une autre sur le grand lac Abitibi. La pièce maîtresse de ce parc est sans contredit un phare. Ce phare intitulé « **La grande traversée** » est l'œuvre du sculpteur Jacques Baril et rend hommage à ces

premiers arrivants des Îles-de-la-Madeleine. Plus de 350 personnes étaient présentes pour cette journée très spéciale.



Plan des différentes faces du phare. Source Facebook ; Le parc des Madelinots de l'Île Népawa

Ce n'était pas la première fois qu'un groupe de Madelinots partait des îles pour coloniser un autre secteur québécois. Ainsi, en 1857 quelques familles de souche acadienne venues des îles, s'installèrent à la Pointe-aux-Esquimaux (aujourd'hui le Havre-Saint-Pierre) sur la rive nord du golfe du Saint-Laurent. Mais comment ce peuple de la mer en est arrivé à se rendre au fond d'une forêt de l'Abitibi ? La crise économique des années 1930, suivie du début de la guerre en 1939 créa des temps très difficiles aux îles. Au même moment, le ministère de la Colonisation du Québec faisait miroiter aux Madelinots la possibilité d'une nouvelle vie avec des lopins de terre pourvus de maisons près d'un lac poissonneux. De plus, ce même ministère offrait 1 000 \$ aux familles pour s'établir en Abitibi. C'était beaucoup d'argent pour l'époque. Donc, en 1941-1942, 27 familles des îles, plus de 200 Madelinots ont entrepris le long voyage pour coloniser cette terre promise... Cependant, au bout du chemin, ils se sont heurtés à une très grande déception. Au lieu de maisons sur de beaux terrains ils ont trouvé des forêts pas à moitié défrichées et des camps de bûcherons mal chauffés que le vent d'hiver traversait sans restriction. Ils ont vécu la misère pour développer ce coin de pays !



Le Parc des Madelinots : Source FaceBook ; Le parc des Madelinots de l'Île Népawa

Livre sur le sujet de l'immigration des madelinots à l'Île Népawa. Source FaceBook ; Le parc des Madelinots de l'Île Népawa

Ce nouveau phare rend donc hommage à ces pionniers, ces Madelinots et Madeliniennes qui ont bâti l'Île Népawa. Ce nouveau monument très maritime comme les racines des habitants actuels est à la mesure du courage, de la résilience, de l'esprit d'entraide et de la force dont ces premiers Madelinots ont fait preuve.

Remerciements à M. Martin Deschamps, l'instigateur du projet et au Comité des sports de l'Île Népawa pour la réalisation de cet amer historique.

UN PHARE ÉPHÉMÈRE... Chronique d'un phare oublié

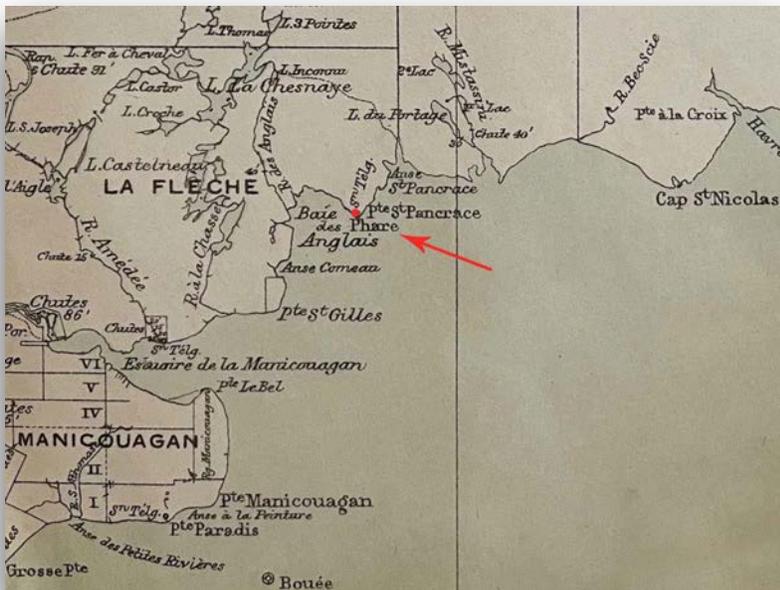
(Par : Catherine Pellerin, coordonnatrice-archiviste à la Société historique de la Côte-Nord)

Parfois, l'étincelle qui vous donne envie d'écrire provient d'une question innocente à laquelle vous ne connaissez pas la réponse. Je remercie M. Michel Morin pour sa question qui a donné naissance à six ans de recherche et à cet article.

Un rocher qui dérange

Napoléon-Alexandre Comeau est un personnage très connu dans notre région. Je le présente souvent comme le Léonard Da Vinci local. Malgré ses nombreuses fonctions et talents, la seule chose qu'il n'ait pas touchée, c'est la peinture. L'une de ses fonctions était celle de surintendant des Pêcheries du district situé entre Betsiamites (Pessamit) et Baie-Trinité. Il l'occupa jusqu'à son décès et son fils, Jacques-Eugène, en hérita. À l'automne 1901, alors qu'il fait une inspection des berges, il découvre un rocher.

Un bas-fond rocheux situé au centre de l'entrée de l'anse Saint-Panrace qui n'apparaît jusqu'alors sur aucune carte marine. D'environ 150 pieds de diamètre, l'endroit n'a que 10 pieds de tirant d'eau à marée basse et pourrait être dangereux pour les navigateurs puisque l'anse Saint-Panrace est une baie de refuge(01). La découverte est rapportée au ministère de la Marine qui publie un avis dans la *Gazette du Canada* pour avertir les navigateurs. Dans les jours qui suivent, l'inspecteur des pêcheries, le commandant William Wakeham va vérifier les lieux à bord de *La Canadienne*. Il confirme la présence du rocher, qu'il nomme « batture de Comeau » et précise sa localisation (02).



Plan satellite montrant la localisation du phare et de la batture de Comeau. Google Earth, earth.google.com/web/

Carte de 1913 de la région du phare. Coll. J. Cloutier

La construction

Il faut toutefois attendre 1909 pour que commence la construction d'un phare à la Pointe Saint-Pancrace. Dans le rapport du ministre de la Marine, publié en 1910, on commente l'événement :

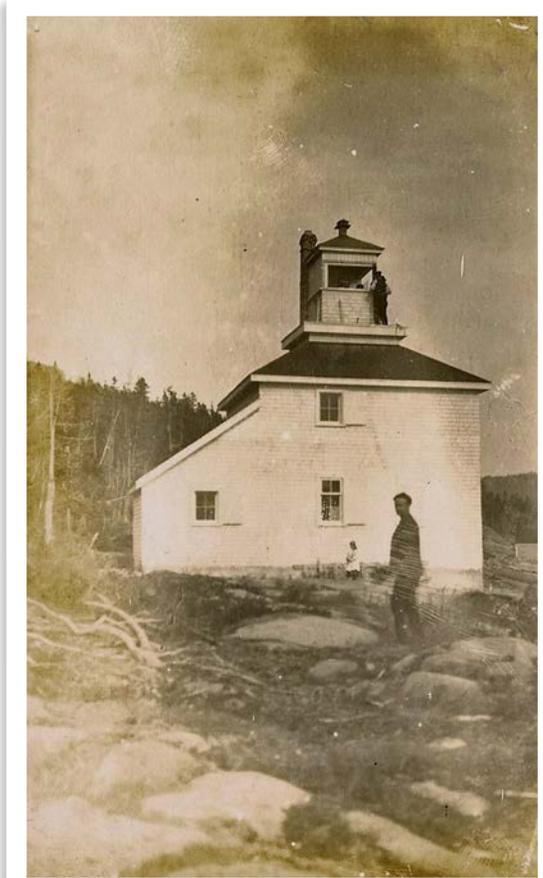
«On a construit ici un phare et un logement pour le gardien. C'est une construction carrée surmontée d'une lanterne en bois octogone dont le ventilateur se trouve à 37 pieds au-dessus du sol. Le feu, blanc, fixe, dioptrique, domine la mer de 82 pieds à marée haute ; il est visible à 14 milles ; on a aussi construit un magasin, un hangar et un quai. Travail à la journée ; coût : 6 139,30 \$ (03) ».

Le parement du phare est blanc et le toit est de couleur rouge.

L'occupation

Quelques mois plus tard, un premier gardien pour cette « lumière » est nommé. Il est engagé, à raison de 240 \$, pour son année qui ne devait pas excéder le temps de la navigation, à savoir environ huit mois par année. Son salaire augmentera jusqu'à 365 \$ les années suivantes.

Vue rapprochée du phare côté ouest, après 1910.
Collection privée Jean Cloutier.



Son unique gardien

Charles Pamphile Gravel naît le 1^{er} janvier 1872, de William et Georgina Gagnon, à Rivière Ste-Marguerite. Il est baptisé le 12 janvier à l'ancienne église Ste-Croix de Tadoussac, ses parrain et marraine sont : Simon Dufour et Magdeleine Gravel. Il est l'aîné de dix enfants. Il épouse Marie-Joséphine Alphonsine Harvey (François et Calixte Lapointe) le 19 avril 1898 dans l'ancienne église Ste-Croix de Tadoussac. Le couple aura dix enfants, mais peu d'entre eux se rendront à l'âge adulte.

Ceux-ci sont nés à Tadoussac : Marie-Anne Hélène Marguerite, dite Maria (1899-1996), mariée à Philippe Grenier ; Marie-Alice Hermance Cécilia, dite Alice-Hermance (1901-1935) ; Joseph Augustin Médéric Raoul, (1903-1907) ; Marie-Blanche Annabelle (1904-1905) ; Marie-Blanche Juliette (1906-1906) ; Joseph Gustave Médéric (1908-1908), Marie-Joséphine Gertrude (1912-1913). Deux autres naissent à Baie-St-

Paul, Joseph Gustave-Gérard-Médéric, dit Médéric (1914-1987), il épouse Marie-Alice Boulianne ; Marie-Rose-Blanche (1915-1920). La plus jeune de la famille, Marguerite-Marie (1918-2002) naît à Port-Alfred, elle marie Jean-Baptiste Simard. Seules ses deux filles aînées auront vécu à Pointe Saint-Panrace.

On connaît peu de chose sur sa vie active et ce qui l'a amené à devenir gardien de phare, excepté le fait qu'au recensement de 1901, il occupe l'emploi de menuisier. Un métier auquel il retournera lorsqu'il quittera le service de la Marine en 1912. Le travail de gardien de phare à Manicouagan est difficile, puisque le phare est isolé. En 1910, lorsqu'il prend le poste, les villages les plus proches sont celui qui deviendra Pointe-Lebel à l'ouest et Godbout à l'est. L'accès le plus facile est par la mer, c'est d'ailleurs de cette façon que le phare est ravitaillé en mazout. Lorsque Charles Pamphile Gravel quitte le département de la Marine, la famille déménage à Baie-St-Paul, puis à Port-Alfred. C'est là qu'on retrouve la famille au recensement de 1921. Il décède, à Tadoussac, le 5 août 1957, à l'âge de 84 ans. Il était veuf depuis 1944, son épouse étant décédée à Arvida.

En 1914, la *Gazette du Canada* annonce que le phare est maintenant éteint et la maintenance ne se fait plus (04). À ce moment, le phare apparaît et disparaît des cartes marines. Dans l'édition de la List of light and fogs signal atlantic coast de 1961 (05), il est mentionné comme inactif et construit en 1925, ce qui est démenti par nos observations dans les archives comme démontré ci-haut.



Automatisation

En 1925, le phare de la Pointe Saint-Panrace reprend du service. Par contre, sans gardien, puisqu'il est rétabli en tant que feu non surveillé doté du système AGA, qui consiste à un phare alimenté à l'acétylène à allumage et à extinction automatique. Le système AGA est l'invention du Suédois Nils Gustaf Dalén (1869-1937) et fondateur de la firme AGA, pour lequel il a reçu le prix Nobel de Physique en 1912 (06). Conçu au début du XX^e siècle, il permettait d'automatiser le fonctionnement des phares et ainsi de supprimer la présence humaine (07). Plusieurs phares du Saint-Laurent conservèrent toutefois un gardien puisque ces derniers devaient intervenir dans des missions de sauvetage. Il s'agit toutefois d'une information qui ne semble pas avoir été communiquée aux instances provinciales puisque l'arpenteur Bélanger en fera les frais.

Vue du phare Saint-Panrace, prise entre 1929-1930 par F. Gerard Thompson, l'un des ingénieurs accompagnant l'urbaniste Leonard Schlem lors de la première tentative d'installation de la ville de Baie-Comeau. Fonds F. Gerard Thompson, Société historique de la Côte-Nord.

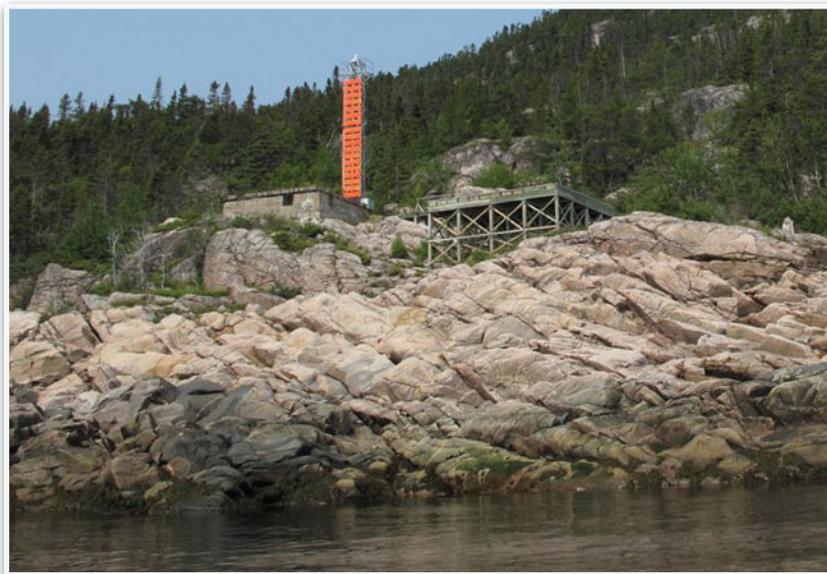
En 1935, l'arpenteur-géomètre diplômé de l'Université Laval, Henri Bélanger, fait le relevé de la pointe rocheuse où se dresse le phare pour le compte du ministère des Terres et Forêts (Québec) dans le cadre de la cession de ce terrain au ministère de la Marine (Canada). Dans la présentation de son rapport, il note ceci :

J'ai d'abord fait le levé du littoral, depuis l'entrée de la Baie des Anglais jusqu'à l'extrémité est d'une petite Baie de sable, contournant ainsi le Cap de Rocher sur lequel se trouve construit le phare lumineux connu du nom « La lumière de St. Pancras ».

Dans les instructions reçues j'étais sensé rencontrer le gardien de ce phare, qui devait nous fournir les renseignements nécessaires relatifs au terrain requis ; mais comme ce phare marche automatiquement le Département de la Marine n'a pas de gardien à cet endroit. Alors, j'ai cru devoir contourner le Cap en prévision d'abri pour l'atterrissage des bateaux, étant donné l'aspect très escarpé du Rocher (08).

Renaissance

La dernière photographie connue date de 1946. Nous savons qu'en 1977, les différents bâtiments annexes n'existent plus : le magasin, le hangar et le quai. De la maison-phare, il ne reste que les fondations en béton. Cette année-là, on construit une nouvelle installation maritime : une tour à claire-voie carrée, marquée de jours rectangulaires orange sur deux côtés. Elle fonctionne à longueur d'année, de nuit seulement. Pour la maintenance, on ajoute une plateforme où un hélicoptère peut se poser puisqu'aucun chemin ne s'y rend et que les rochers abrupts rendent difficile l'accès par la mer.



Expédition entreprise par M. Napoléon Martin à l'été 2013, sur la Pointe Saint-Pancrace à partir de la mer. On y voit la tour installée, dans les années 1970, sur les anciennes fondations. Fonds Napoléon Martin, Société historique de la Côte-Nord.

Conclusion

Ma plus grande déception est de ne pas savoir ce qui est arrivé à ce phare. L'a-t-on démolé ? A-t-il été la proie d'un incendie accidentel ? Il semble que l'infrastructure, qui devait être préminente pour les visiteurs qui arrivaient par la mer, n'a pas attisé la curiosité au point d'en faire mention dans la presse locale et les témoignages de nos pionniers. Pourtant, au-delà des fondations de la structure principale toujours visibles sous la nouvelle tour, il reste des traces indélébiles de l'époque où l'anse Saint-Pancrace était gardée par le phare du même nom, une zone polluée par les différents combustibles servant à embraser la lanterne qui a attiré l'attention près de 110 ans après sa formation.

Remerciements

Merci à feu Napoléon Martin pour son enthousiasme à m'aider à éclaircir ce mystère, d'avoir pris son bateau la fin de semaine suivant ma question et d'avoir documenté de photographies son expédition. Merci également à Jacques-Luc Pelletier, Michel Morin et Pierre-Philippe Landry pour leur aide et leur écoute.

Références :

(01) : GOUVERNEMENT DU CANANDA, Notice aux navigateurs, no 70. Gazette officielle du Canada, Imprimerie Nationale du Canada, Ottawa, 21 septembre 1901, p. 507.

(02) : GOUVERNEMENT DU CANANDA, Notice aux navigateurs, no 83. Gazette officielle du Canada, Imprimerie Nationale du Canada, Ottawa, 26 octobre 1901, p. 748.

(03) : GOUVERNEMENT DU CANADA. « Rapport du Département de la Marine et des Pêcheries 1909 », « Rapport de l'ingénieur en chef », Documents de la session de la Puissance du Canada, Volume 44, no 11. Imprimerie Nationale du Canada, Ottawa, 1910, p. 59.

(04) : GOUVERNEMENT DU CANANDA, Notice aux navigateurs, no 127. Gazette officielle du Canada, Imprimerie Nationale du Canada, Ottawa, 28 novembre 1914, p. 1667.

(05) : GOUVERNEMENT DU CANADA. List of light and fogs signal atlantic coast. Département du Transport, Imprimerie Nationale du Canada, Ottawa, 1961, p.

(06) : MLA style : Gustaf Dalén – Facts. NobelPrize.org. Nobel Prize Outreach AB 2022. consulté le 9 février 2022. <https://www.nobelprize.org/prizes/physics/1912/dalen/facts/>

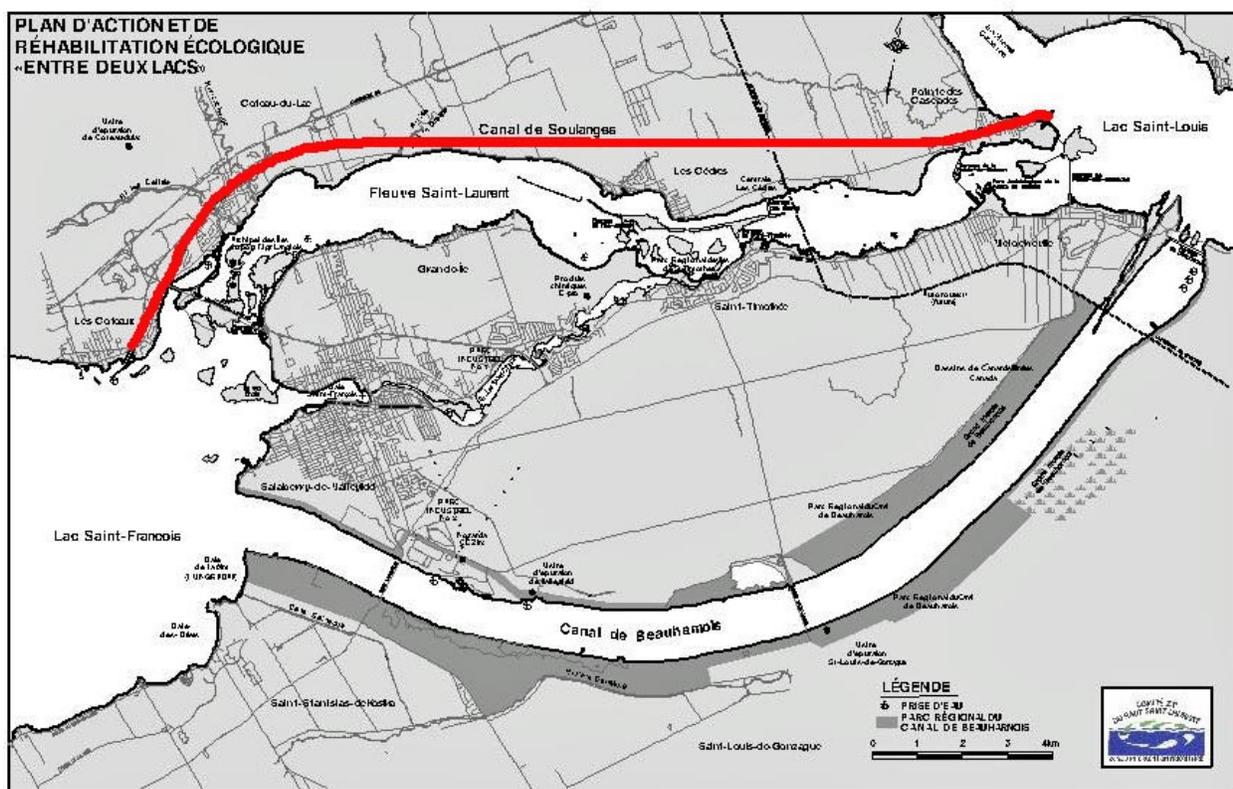
(07) : SMITH, Emil, « Phare à acétylène (système AGA) à allumage et à extinction automatique pour feux. Compte rendu des périodiques », Bibliothèque des Phares, consulté le 9 février 2022, http://bibliothequedesphares.fr/annales_ponts/annales_ponts_19

(08) : MINISTÈRE DE L'ÉNERDIE ET DES RESSOURCES NATUELLES, « Rapport et notes du bloc U à la Pointe St-Pancras », par Henri Bélanger, 1935. Greffe de l'Arpenteur général du Québec, consulté le 9 février 2022, <http://mern.gouv.qc.ca>

Restaurations douteuses de phares

(Par : Jean Cloutier)

Le canal de Soulanges est une voie navigable de 23,5 kilomètres située dans la région de la Montérégie au Québec, il relie le lac Saint-François à l'ouest au lac Saint-Louis à l'est et traverse quatre municipalités, Pointe-des-Cascades, Les Cèdres, Coteau-du-Lac et Les Coteaux. Afin de permettre aux bateaux de dimensions de plus en plus grandes d'éviter les rapides de la région de Montréal, le canal, d'une profondeur de 4,5 m, fut construit de 1892 à 1899 pour remplacer l'ancien canal de Beauharnois, devenu désuet de par sa profondeur de 2,7 m. Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, près de 5000 navires le fréquentent annuellement. Il demeurera en fonction jusqu'à l'avènement de la voie maritime du Saint-Laurent en 1959. (1)

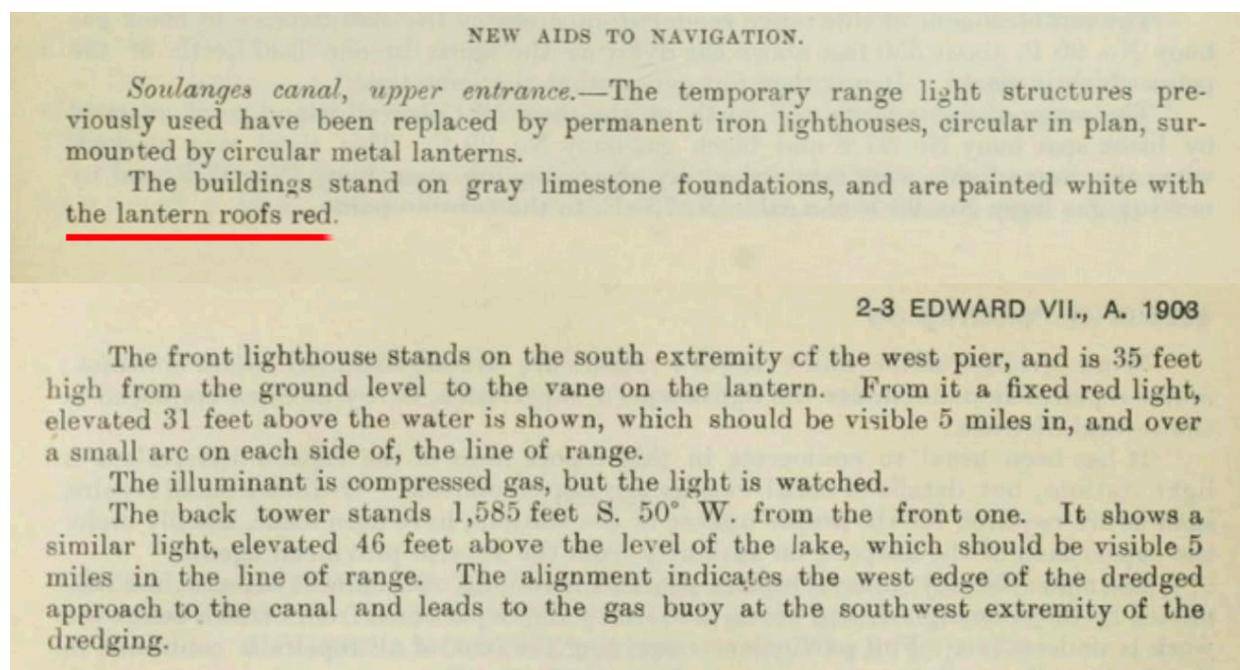


Plan du canal de Soulanges. Source : Comité ZIP du haut Saint-Laurent

En octobre 2021, notre Corporation a reçu une demande d'aide par une amie du canal de Soulanges. Ce canal possédait des phares de hauteurs différentes aux deux extrémités. Ceux-ci servaient d'alignements en superposant le feu inférieur et le feu supérieur pour aider les marins à faire l'approche de l'entrée du canal en toute sécurité. Dans les dernières années, des aménagements de parcs et de pistes cyclables y ont été faits. Dans cet effort d'embellir les abords de ce canal, les phares ont également été restaurés.

L'information demandée était à propos de la couleur d'origine de ces phares et surtout de la lanterne et la coupole. Les photos d'époque où nous pouvons apercevoir ces phares sont principalement en noir et blanc et pas toujours explicites selon l'angle et les reflets du soleil. Certaines photos nous montrent une lanterne noire (possiblement rouge en réalité) et d'autres photos nous montrent des lanternes plus pâles (possiblement de couleur aluminium). Puisqu'on ne pouvait pas seulement nous fier aux photos, nous avons consulté les archives. Et pour un phare construit au début des années 1900, il n'y a pas meilleure source d'informations que les Rapports du ministère de la Marine et des Pêcheries et les livres des feux, bouées et signaux de brume.

Ainsi, nous avons retrouvé dans le rapport du ministère de la Marine, pour l'année 1903, que ces phares étaient blancs avec une lanterne rouge. Le livre des feux, bouées et signaux de brume pour l'année 1905 nous confirme les mêmes couleurs.



Rapport du Ministère de la Marine et des Pêcheries de 1903

C'est possible que par la suite les couleurs aient changé, surtout lors de l'automatisation de ces feux. Est-ce qu'ils ont été transférés à la charge de l'administration du canal ? Par la suite, l'ouverture de la voie maritime en 1959 a sonné le glas de l'utilisation de ce canal. Un peu plus tard, nous retrouvons des lanternes de différentes couleurs qui rappelaient les couleurs du logo municipal qui avait aussi été ajouté sur la structure... Plusieurs aberrations au fil des ans, loin des couleurs d'origine de ces aides à la navigation. Nous comprenons l'ajout de logos sur les réservoirs d'eau des municipalités, mais à notre avis, ils n'ont pas leur place sur la structure d'un phare.

PORTIONS OF QUEBEC UNDER THE CONTROL OF THE ONTARIO DIVISION.—Continued.

RIVER ST. LAWRENCE ABOVE MONTREAL.—Continued.

No.	Name.	Location	Latitude N.	Longitude W.	Characteristic of Light.	Character of Illuminating Apparatus.	Height in feet of Light above high water mark.	Miles seen in clear weather.	Colour and any peculiarity of Buildings.	Height in feet of Building from base to vane.	When established.	Fog-Signal.	Remarks.	No.
1519	GAS BUOY No. 102 S.	3,270 feet S. 76° E. from Gas Buoy No. 104 S.	45 20 48	73 54 13	Occ. white	D, Gas	9		Red, steel, cylindrical buoy, surmounted by a conical slatwork topmark and a lantern.					1519
1520	GAS BUOY No. 104 S.	2,900 feet N. 78° 12' E. from the front light of the Soulanges Canal, lower entrance range.	45 20 46	73 56 27	Occ. white	D, Gas	9	4	Red, steel, cylindrical buoy, surmounted by a conical slatwork topmark and a lantern.					1520
1522	SOULANGES CANAL LOWER ENTRANCE OR CASCADES POINT RANGE.	Front light on E. end of N. pier head.	45 20 38	73 56 14	F. red	C, Gas	37	2	White, circular, iron; white, circular, metal lantern with red roof.	29			Lights visible in the line of range. Lights in one lead into canal from most westerly of the 3 gas buoys indicating N. side of channel between point where channel leaves alignment of Beauharnois range lights and the axis of canal.	1522
1523		Back light 1,626 feet S. 78° 12' W. from front light.			F. red	C, Gas	59	2	White, circular, iron; white, circular, metal lantern with red roof.	45				1523
	KNIGHT POINT.....	See No. 1,601 below.												

RIVER ST. LAWRENCE—Continued.

No.	Name.	Location	Latitude N.	Longitude W.	Characteristic of Light.	Character of Illuminating Apparatus.	Height in feet of Light above high water mark.	Miles seen in clear weather.	Colour and any peculiarity of Buildings.	Height in feet of Building from base to vane.	When established.	Fog-Signal.	Remarks.	No.
	BEAUHARNOIS.....	See No. 1515 above.												
1601	KNIGHT POINT	1st range light, S. side of channel, about 1 1/2 miles from guardlock at upper entrance to Beauharnois Canal.	45 15 18	74 8 17	F. white	D, 7, acetylene.	13	3	White, square, wood, on pier.	12	1848		When these two lights are brought in one, after leaving the canal, they are to be steered for until the two on the north side of the channel are brought into one.	1601
1602		2nd range light, on mainland, 93 yards S.W. of 1st range.			F. white	D, 7, acetylene.	19	3	Red, square, wood, on a pier.	18	1850			1602
1603		3rd range light, S. side of channel, 386 yards N.W. of 2nd light.			F. white	D, 7, acetylene.	12	3	White, square, wood, on pier.	12	1850			1603
1604	GROSSE POINT OR VALLEYFIELD.	Main light, N. side of channel, on a pier 304 yards W. of 3rd light.	45 15 18	74 8 51	F. white	D, 7, acetylene.	38	11	White, square, wood.	30	1848 re built 1882		These two lights passed close to and kept in line lead into deep water in Lake St. Francis.	1604
1607	SOULANGES CANAL UPPER ENTRANCE RANGE.	Front light on S. end of W. pier.	45 15 52	74 10 53	F. red	C, Gas	31	5	White, circular, iron; white, circular, metal lantern with red roof.	35			Lights visible in the line of range. Alignment indicates W. edge of dredged approach to canal and leads to gas buoy at S.W. extremity of dredging.	1607
1608		Back light 1,585 feet N. 50° E. from front light.			F. red	C, Gas	46	5	White, circular, iron; white, circular, metal lantern with red roof.					1608
1609	GAS BUOY No. 30 F.	In 19 feet, 2,680 feet S. 50° W. from Soulanges Canal upper entrance front range light.			Occ. white	D, Gas	9	4	Red, steel, cylindrical buoy, surmounted by a conical slatwork topmark and lantern.				From the buoy Coteau Landing light bears N. 56° W. 1,330 feet.	1609
1611	COTEAU LANDING	On Government Pier.	45 15 38	74 11 30	F. white, with a red sector facing east to channel.	D, 7, acetylene.	29	16	White, square, wood. Base and lantern painted red.	28	1848 tower erected 1877		Visible from E.N.E. 1/4 E. through N. to W. 1/4 N.	1611
1612									Red, steel, cylindrical buoy, surmounted by a conical slatwork topmark and lantern.					From the buoy Coteau Landing light bears N. 55° 39' E. 5,120 feet.
														1613



Phare en 1933 avec lanterne foncée. Source: ANC



Phare de toutes les couleurs, coll. Sylvie Joly

Cette amie du canal de Soulanges m'a recontacté dernièrement pour me dire :

« Enfin, le phare est revenu à l'entrée du canal de Soulanges. Cependant, plusieurs d'entre nous ont des sentiments partagés : colère, indignation et déception. Sa couleur originale n'a pas été respectée. Comment un employé (historien ??) du Musée régional de Vaudreuil-Soulanges a pu convaincre le Conseil municipal que la coupole du phare était argentée et uniquement sur une photo en noir et blanc et sans document pour l'appuyer ? J'avais pourtant transmis vos documents (ministère des Transports et des Pêcheries) au Conseil. C'est le Conseil qui a supposément le dernier mot ? Se fier uniquement à une photo en noir et blanc pour écrire l'histoire, ce n'est pas fort ! »



Réinstallation du phare à côté de sa position d'origine. Source : Skye Média

De plus, elle m'a transmis ce commentaire très intéressant de M. Luc Noppen (historien, prof à l'UQAM et spécialiste du patrimoine urbain).

Il (M. Noppen) a bien voulu commenter sur notre groupe Facebook (Vaudreuil-Soulanges d'hier à aujourd'hui) (histoire et patrimoine) :

« Tous les phares ont des couleurs canoniques. Une coupole grise ne fait pas beaucoup de sens. De plus, en le déplaçant sur un socle plus bas (le plan du socle original, en pierre de taille, est pourtant connu) on perd sa position géoréférencée comme phare d'alignement de l'entrée du canal, placé en ligne avec le phare haut de la place Thomas-Monroe ».

Raison évoquée du déplacement : il ne sert plus et la pierre risque de s'effondrer. Et c'est dommage, car un autre groupe aimerait restaurer ce canal pour les bateaux de plaisance et, si ce projet se réalise, alors les feux d'alignement (les phares) n'aligneront pas les embarcations sur une course sécuritaire. Ce ne sont certainement pas des marins qui ont eu la brillante idée de déplacer un feu d'alignement.



La différence des alignements en déplaçant le feu avant. Source : Skye Media

C'est quand même dommage d'investir autant d'argent pour une restauration d'un phare qui ne se retrouve pas de la bonne couleur et pas au bon endroit !!

Référence (1) : Wikipédia



Femmes et phares

Le *Bulletin des Amis des phares* présente différentes facettes du rôle important des femmes dans l'histoire des phares, au passé et au présent. Pour cette édition, nous avons interviewé madame Antoinette Tremblay, épouse du gardien de phare Marcel Gallienne. Cet article constitue le premier volet illustrant son vécu dans les phares de la Côte-Nord. Ce premier opus racontera son arrivée et son séjour au phare de Heath Point (nommé aussi Pointe aux Bruyères) situé à l'extrémité est de l'île d'Anticosti. Le second volet couvrant sa vie au phare de l'île du Corossol paraîtra dans le *Bulletin des Amis des phares*, édition du printemps 2023.

Antoinette Tremblay **Épouse de Marcel Gallienne, gardien de phare**

(Par Lise Cyr et Jean Cloutier)

« Je ne me suis jamais ennuyée, car j'aimais la nature et les animaux »
(Paroles de madame Antoinette lors de l'entrevue)

Madame Antoinette aura 93 ans le 24 décembre prochain. Elle a vécu la plus grande partie de sa vie d'adulte dans les phares. Épouse de Marcel Gallienne, elle a suivi son gardien de phare d'abord à Heath Point (Pointe aux Bruyères) sur l'île d'Anticosti de 1953 à 1956 puis sur l'île du Corossol de 1956 à 1985.

Marcel est un fils de John-William Gallienne surnommé Titi. Ce dernier est le fils de Élise Vigneault, fille de Placide Vigneault qui a été gardien à l'île aux Perroquets. Au départ à la retraite de Placide, c'est son fils Hector qui a pris la relève. Le jeune Marcel a fait plusieurs séjours auprès de son oncle Hector au phare de l'île aux Perroquets et y appris le morse et l'utilisation du radio beacon.

Rencontre et mariage

Madame Antoinette a rencontré son mari à Chute-aux-Outardes, l'endroit de sa naissance. La famille de Titi Gallienne était venue vivre à Chute-aux-Outardes pour travailler pour la Québec North Shore. Marcel avait alors 14-15 ans. Marcel et Antoinette avaient 4 ans de différence. Ils se sont mariés en 1953 et sont partis pour Heath Point sur l'île d'Anticosti, « presque un voyage de noces », dit-elle en riant. Elle avait 23 ans au moment de son mariage. Même en sachant que l'endroit était très isolé, cela ne la dérangeait pas d'aller sur Anticosti, car elle aimait les animaux et la nature. Pour elle, Anticosti était un vrai paradis.

Son mari a été immédiatement nommé gardien principal sans avoir passé par la formation ou la filiation habituelle. Comme ancien vétéran de la guerre de Corée, il semble que ce fait lui donnait des points supplémentaires pour obtenir le poste de gardien. Il faut dire qu'il connaissait déjà les systèmes de communication appris sur l'île aux Perroquets.

L'arrivée à Heath Point

À leur arrivée, la mère de Marcel et Camille, un des frères de son mari, les accompagnaient. Ils sont venus à bord du bateau du gouvernement, le *Ernest Lapointe*. La mère de Marcel est restée un mois avec eux. Elle s'était occupée de prévoir beaucoup de choses comme la vaisselle, les chaudrons. Madame Antoinette avoue qu'elle avait tout à apprendre dans la tenue d'une maison, comme faire du pain. Le couple Gallienne a acheté le mobilier et bien des choses que le gardien en place, monsieur Masson, leur vendait. La maison était vieille, mais elle était très belle. Il y avait un escalier en bois franc, des murs en petites planches et quatre chambres à coucher à l'étage. Ils s'éclairaient avec une lampe à l'huile, mais avaient aussi un *delco* (génératrice). À l'extérieur, il y avait deux *sheds* dont une pour le radio beacon et un fumoir.

Ils sont arrivés en automne et se sont rendu compte que le bois de chauffage n'avait pas été préparé. Il faut dire que monsieur Masson était malade et c'est pour cette raison qu'il devait quitter l'île. Une des premières tâches a donc été de faire le bois de chauffage. L'accès à la zone pour recueillir le bois de chauffage était situé un peu plus loin sur l'île. Il fallait prendre un chemin qui menait au débarcadère, puis se rendre à un boisé situé sur un terrain à l'arrière. Madame Antoinette souligne que c'était un travail exigeant : il fallait beaucoup de bois pour chauffer cette grande maison et alimenter le poêle à bois.



La station de phare de la Pointe Est Anticosti en 1956. Coll: Antoinette Gallienne

L'approvisionnement

L'approvisionnement pour la nourriture n'était pas un problème. Ils pêchaient la morue, la truite dans un lac près du phare et abattaient des chevreuils pour la viande. Il y avait du homard, mais ils ne le savaient pas au début de leur séjour. Ils n'avaient pas de réfrigérateur, mais le corridor d'accès qui menait au phare était assez froid pour agir comme chambre froide. Ils devaient tout mettre en « cans ». Elle avait une sertisseuse pour les conserves. Elle ne faisait pas de jardin, car elle n'était pas bonne dans le jardinage. Il semble que madame Masson, l'épouse de l'ancien gardien, faisait un jardin.

Ils faisaient deux grosses commandes de nourriture par année. Elles arrivaient au printemps et à l'automne. Ils stockaient les réserves dans une chambre en haut de la maison. Il y avait une grande armoire avec des tablettes. Beaucoup de conserves. La commande comprenait (entre autres choses) 100 livres de sucre, 200 livres de farine, de la graisse, du beurre à la caisse, du lait carnation et du lait en poudre. Il y avait aussi des *sheds* dehors qui pouvaient également stocker certaines choses. L'eau potable était un problème. Il y avait un puits, mais il venait parfois à sec. Ils recueillaient l'eau de pluie, mais ils devaient la faire bouillir avant de la consommer. L'hiver, ils faisaient fondre de la neige. Au début de leur séjour à Heath Point, ils n'avaient pas d'animaux à part un chien. Par la suite, ils ont eu des poules.



Mme. Antoinette Gallienne lors d'une séance de ravitaillement au phare : Archives Radio-Canada

Sa vie au jour le jour

Elle ne trouvait jamais le temps long. L'organisation des tâches du quotidien l'occupait amplement. Elle cuisinait sur le poêle à bois. C'était un bon poêle avec un bon fourneau et un réchaud. Il y avait aussi un *boiler*, sorte de récipient au bout du poêle qui contenait de l'eau chaude. Pour le lavage des vêtements, elle disposait d'une machine à laver en bois avec un manche qu'il fallait actionner pour brasser le linge. Elle avait une corde à linge à l'extérieur et le vent faisait le travail de séchage. L'hiver, elle étendait le linge dans la maison. Elle était habile en couture et madame Masson avait laissé une machine à coudre à pédale semblable à celle qu'elle avait chez sa mère.

Parmi les loisirs qu'elle appréciait, elle écoutait la radio et communiquait avec le radio téléphone avec d'autres femmes de gardien. Elle se rappelle que monsieur Robert Kavannagh, gardien à l'île aux Perroquets, faisait le Père Noël à la radio. Pour le temps des Fêtes, elle commandait des articles dans les catalogues comme Simpson (devenu Simpson Sears par la suite), Eaton et même Dupuis. Les objets étaient livrés par la poste. Pour la Fête de Noël, ils s'habillaient plus chic : elle mettait une belle robe. Ils concoctaient des victuailles et des pâtisseries du temps des Fêtes et écoutaient la messe de Noël à la radio.

Au début de son séjour, la poste arrivait par un avion dont une trappe était aménagée dans le plancher. Les sacs de poste étaient balancés simplement en bas de l'avion. Elle se rappelle qu'une fois sa belle-mère lui avait fait parvenir une caméra pour prendre des photos et l'appareil était en miettes à son arrivée au sol. Durant les saisons plus clémentes, la poste pouvait être livrée par le *Wilcox*, bateau qui faisait la navette une fois par mois entre Port-Menier et les postes isolés d'Anticosti.

Antoinette ne participait pas aux tâches relatives au phare. C'était Marcel et son frère Camille qui s'en chargeaient.

La visite

Madame Gallienne dit qu'elle n'est pas sortie de l'île d'Anticosti à l'exception d'une fois où elle a dû quitter l'île, car elle avait mal aux dents. Elle a pris le bateau le *Wilcox* jusqu'à Port-Menier. Elle a été partie une semaine. Camille, le frère de Marcel, vivait avec eux et occupait le poste d'assistant. Il y est resté les trois ans qu'a duré leur séjour à Heath Point. Ils n'avaient pas de visite, car Heath Point était trop loin. Cependant, quelques fois, ils ont eu la visite de chasseurs de Havre-Saint-Pierre.

Le phare

Le phare était impressionnant. Il y avait une inscription indiquant l'année 1837, année de la construction selon elle. Pourtant les travaux de construction ont débuté en 1832 et la lumière a été allumée en 1835. Antoinette suppose que durant les premières années, le gardien et sa famille habitaient dans le phare. Elle croit que la cuisine était située au second étage et il y avait un foyer à chaque étage.

Le modèle de départ était semblable à celui de Pointe-des-Monts. Il avait 90 pieds (27,4 m) de hauteur, mais en 1907 on a ajouté une extension en béton armé, le portant

à une hauteur de 133 pieds (40,5 m). Ce phare disposait d'une grosse lentille bivalve de 10 pieds (3 m) de diamètre qui reposait sur un bain de mercure. Le mécanisme de poids pour la rotation de la lentille descendait dans un trou à chaque étage et suivait toute la longueur du phare. Le gardien devait le remonter tous les jours, à la main avec une manivelle. Ça prenait quelqu'un qui avait de « gros poignets ». Elle pense qu'il y avait comme cinq cents marches à gravir. C'était quelque chose lorsqu'il fallait monter les bidons de combustible.

Il y avait beaucoup de travail. Il fallait monter deux fois par jour s'occuper de la lanterne. Au printemps, il fallait tout « repeindre ». Les marches en métal étaient longues à peindre. Marcel, son mari, était méticuleux. C'est lui qui s'occupait de faire les écritures pour noter les données du phare. Il prenait également en charge les communications. Il était bilingue et échangeait généralement en français avec Rivière-au-Renard et en anglais avec les postes de Terre-Neuve.

Durant l'été, le bateau de ravitaillement et de la malle mouillait au large. Ils disposaient d'une chaloupe avec un moteur et allaient à la rencontre du bateau pour récupérer le matériel. Pour le ravitaillement en pétrole, le bateau disposait d'une barge de débarquement et pouvait ramener cette péniche jusqu'au bord pour débarquer les nombreux bidons de combustible que nécessitait la grosse lentille. C'était un « champ de barils ». Le bateau repartait avec les barils vides.

Le phare fonctionnait même l'hiver à cause des bateaux de minerai qui partaient de Sept-Îles. Il y avait aussi le bateau *Helen Hope* qui transportait des choses pour le moulin de Baie-Comeau.

Les Gallienne ont vécu trois ans à Heath Point, de 1953 à 1956. Durant la dernière année, madame Gallienne a fait une fausse couche. Ils ont quitté Anticosti pour le phare de l'île du Corossol où ils ont passé une trentaine d'années.*

**Histoire à suivre dans le Bulletin des Amis des phares du printemps 2023.*

Mme. Antoinette Gallienne avec Jean Cloutier en 2017 au salon du livre de Sept-Îles.

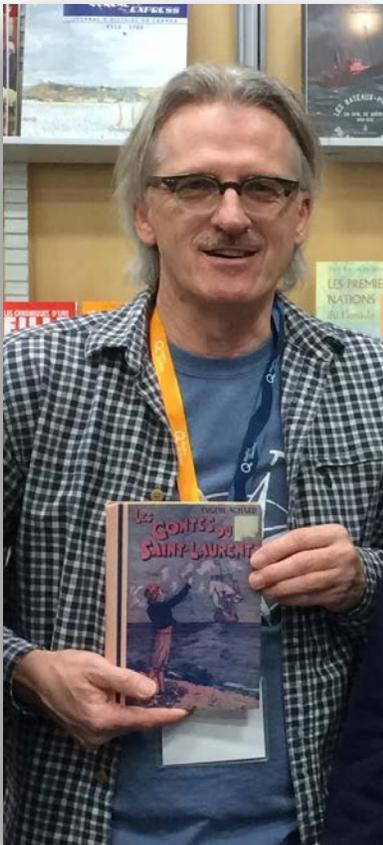


Décès de Guy Côté

(Par Lise Cyr)

C'est avec tristesse que la communauté des amis des phares a appris le décès de Guy Côté, un collaborateur de longue date et un ardent défenseur du patrimoine maritime. Historien, conteur, comédien, auteur, Guy laisse une trace indélébile comme legs dans les connaissances et la recherche du patrimoine maritime et en particulier celui de la Côte-Nord.

Il a travaillé durant 35 ans comme guide interprète pour Parcs Canada à la Réserve de parc national de l'Archipel-de-Mingan. Il a été un des premiers médiateurs engagés lors de la création de ce parc national. Passionné et généreux, il adorait communiquer avec les visiteurs pour leur transmettre la richesse du patrimoine de la Côte-Nord. Plusieurs se souviendront de son rôle de gardien de phare à Petite Île au Marteau qu'il arborait lors des visites. Il a participé à la recherche et à la mise en valeur de la station du phare de l'île-aux-Perroquets. Il avait développé une affection particulière pour le gardien de phare Placide Vigneau (1842-1926) dont il était un grand connaisseur. C'est d'ailleurs Guy qui a signé le texte sur Placide Vigneau dans le Répertoire du patrimoine pour le ministère de la culture et des communications du gouvernement du Québec. Il était un excellent vulgarisateur et ne manquait pas de rappeler des anecdotes pour susciter sans cesse l'attention des grands et des petits visiteurs. D'ailleurs, il traitait les visiteurs comme « de la visite ».



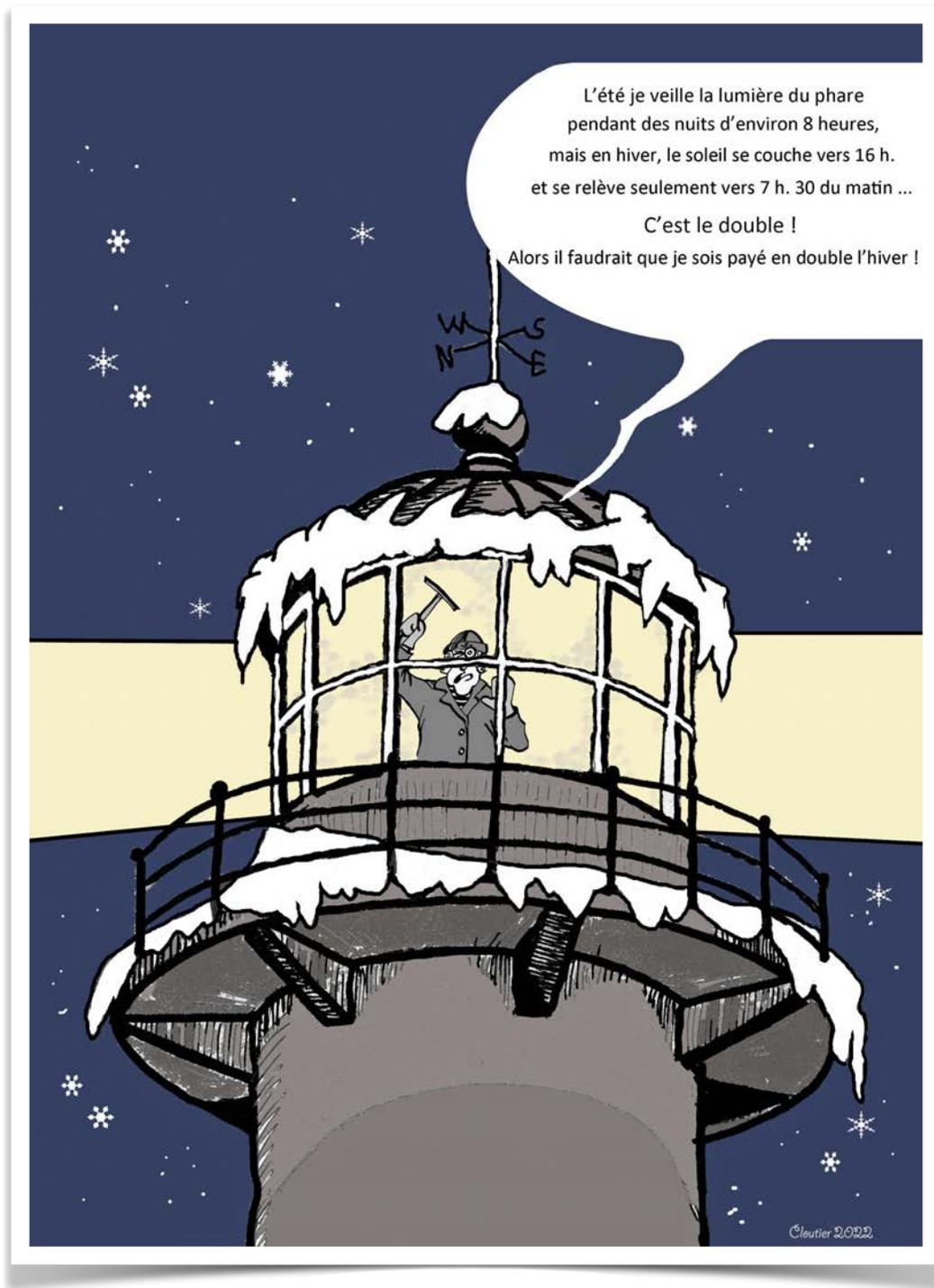
Il était un collaborateur régulier de la Revue d'histoire de la Côte-Nord et il a participé aux travaux du Groupe de recherche sur l'écriture nord-côtière (GRÉNOC). Il était impliqué au sein de différentes sociétés d'histoire de la Côte-Nord. L'an dernier, il était très fier d'avoir publié un abécédaire d'expressions et d'anecdotes acadiennes en Minganie dont le titre est *Havre-Saint-Pierre 101 de quoi s'amariner...* Il travaillait sur un autre abécédaire, cette fois-ci avec les expressions et anecdotes originaires de Tête-à-la-Baleine. Son travail était suffisamment avancé et sa famille projetait de le terminer et de le publier avec la collaboration de l'Association de développement touristique de Tête-à-la-Baleine.

Pour notre part, il s'est impliqué dans la publication du Bulletin spécial sur Anticosti au printemps 2017. Il était un amoureux indéfectible de l'Île d'Anticosti et séjournait régulièrement chez son amie Danièle Morin, également impliquée dans la sauvegarde des phares. Il menait des recherches sur l'Anse-aux-Fraises, petit village fondé en 1870 don il ne reste plus rien.

Guy laisse un souvenir impérissable au sein du patrimoine et de la culture de la Côte-Nord mais surtout dans le cœur des gens qui l'ont connu comme un être généreux, gentil, curieux de nature et de culture. Comme disent ses collègues de Mingan dans leur chronique nécrologique : « En bon Cayen, tes collègues et amis te disent : « *Merci et À la r'voyure* ».

Commentaires d'Ozéniphare Delisle

(Par : Jean Cloutier)



Rétrospective journalistique

En juillet dernier, nous avons eu droit à deux articles dans le journal *Le Devoir* en lien avec nos phares et notre patrimoine maritime. Un premier article le 4 juillet sous la plume de la journaliste Isabelle Paré relatant l'expérience de gardien de phare de notre ami Mario Mercier. Plus tard, le 29 du même mois, un article sur les inquiétudes de Jean Cloutier quant à la sauvegarde de notre patrimoine maritime, plus précisément les phares.

Si vous avez manqué ces articles, voici les liens Internet :

<https://www.ledevoir.com/societe/729600/cap-sur-le-fleuve-recits-d-un-veilleur-du-fleuve>

<https://www.ledevoir.com/opinion/chroniques/739284/et-cetera-rescaper-le-patrimoine-oublie-du-saint-laurent>

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 phare de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent à l'adresse suivante :

corporation@routedesphares.qc.ca



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

Comité du *Bulletin des Amis des phares* :

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

Nous désirons remercier tous nos collaborateurs à ce *Bulletin* :

Annemarie Bourassa, Jean-Yves Pintal, Jean Parent, Catherine Pellerin, Antoinette Tremblay, Steve Dubreuil, Sylvie Joly