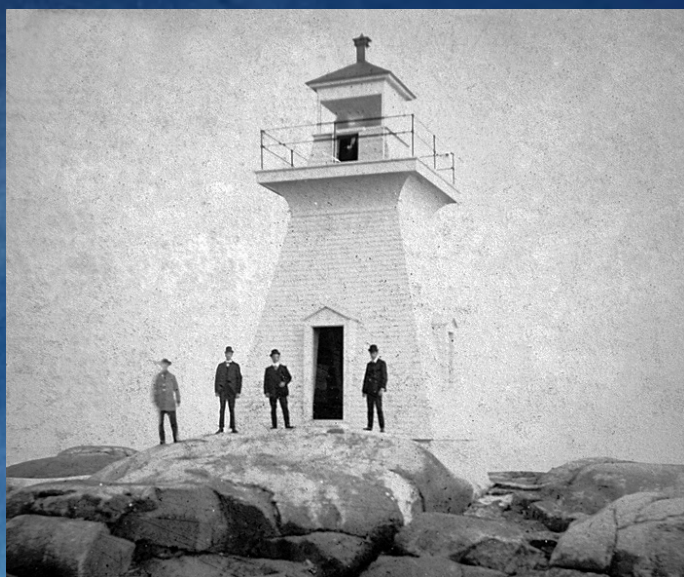


LE   **BULLETIN**
DES AMIS DES PHARES

NUMÉRO : 31

Automne 2020



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^{er} 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-phare³. 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^{er} 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^{er} 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 30th June 1901 to year ended 30th 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 :

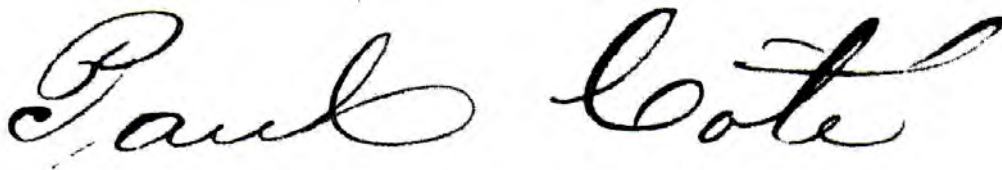
Paul Côté : 1880-10-01 / 1909-10-11

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.

A handwritten signature in cursive script that reads "Paul Cote". The letters are fluid and connected, with a prominent flourish at the end of the word "Cote".

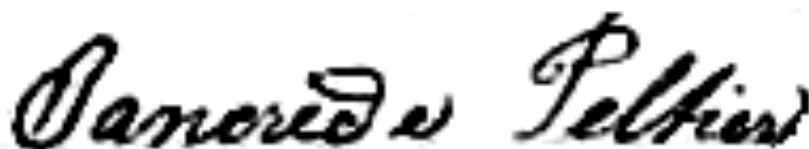
Signature de Paul Côté : Source : BAC, RG 3, dossier 386 / 1877, Mai 1875

Tancredé Pelletier : 1910-05-29 / 1915-01-19

Tancredé 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, Tancredé ainsi que ses frères et sœurs vont résider à l'Île-aux-Œufs. Il a occupé la fonction de gardien de phare du 1^{er} 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^{er} 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^{er} 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.

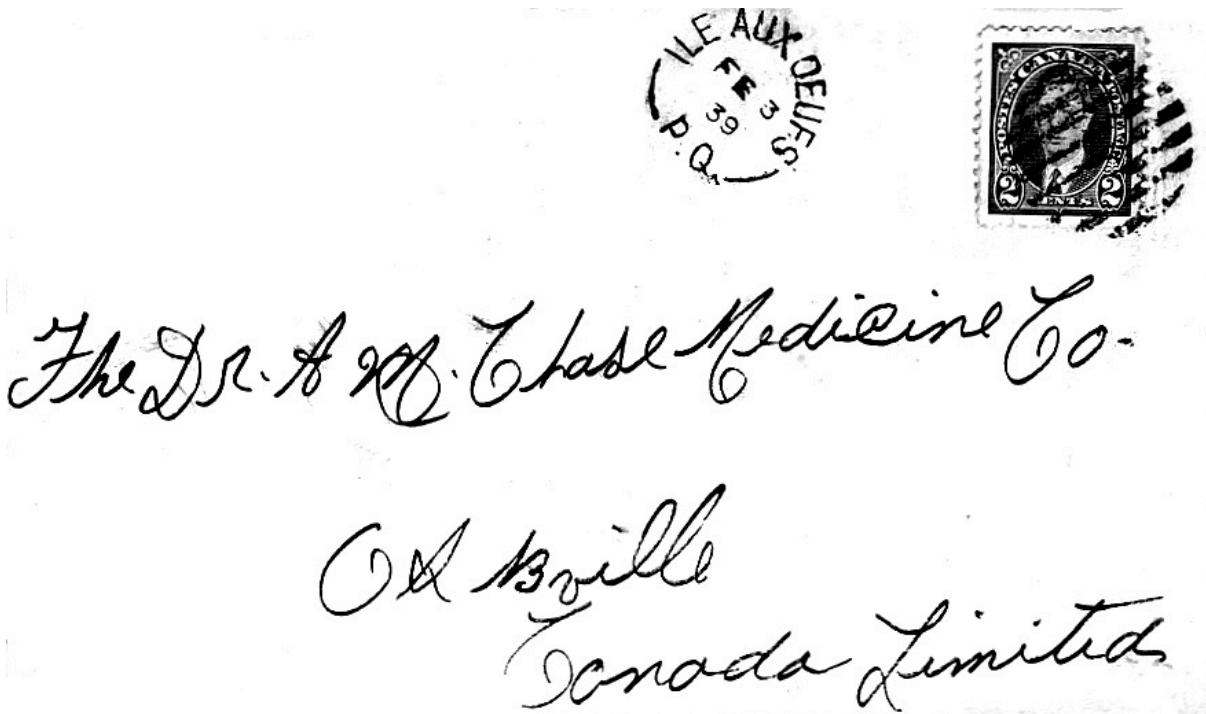
Il est nommé maître de poste par intérim une semaine avant que son père ne démissionne. Le bureau demeure régulier jusqu'en 1947. Au cours des deux années subséquentes, il devient un bureau d'été. Il sera le dernier maître de poste de l'Île-aux-Œufs. Il semble qu'il résidait en permanence à l'île comme 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^{er} mai 1880
- (6) : Ancestry
- (7) : Charles-Auguste-Albini Chouinard, *entrevue accordée au journal de Sydney*, Nouvelle-Écosse, 1954

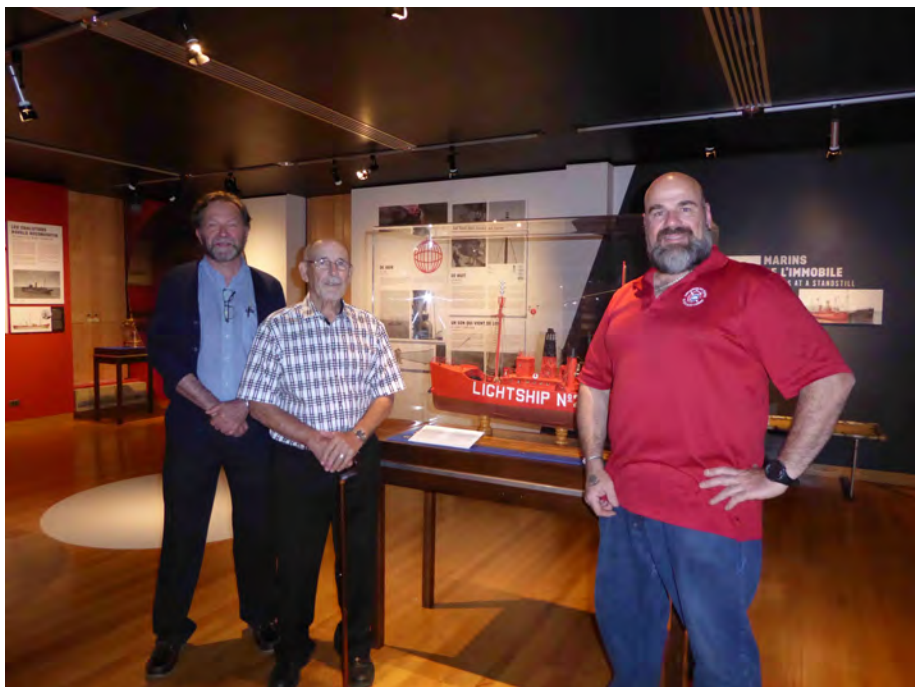
Note : Cet article a déjà été publié dans le Bulletin d'histoire postale et de marcophile, No 135 : janvier-avril 2018

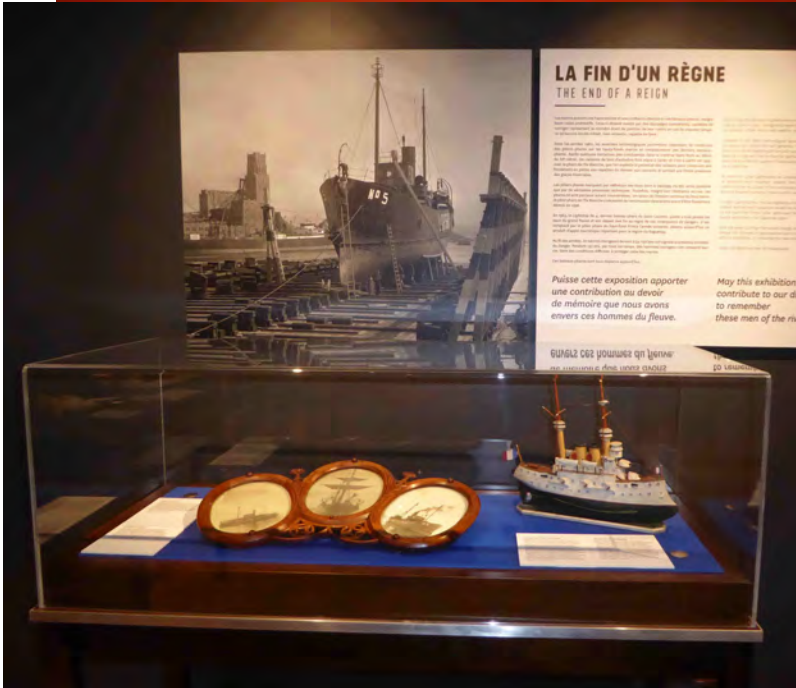
L'exposition « Ces bateaux qui n'allaient nulle part » nous a quitté

(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

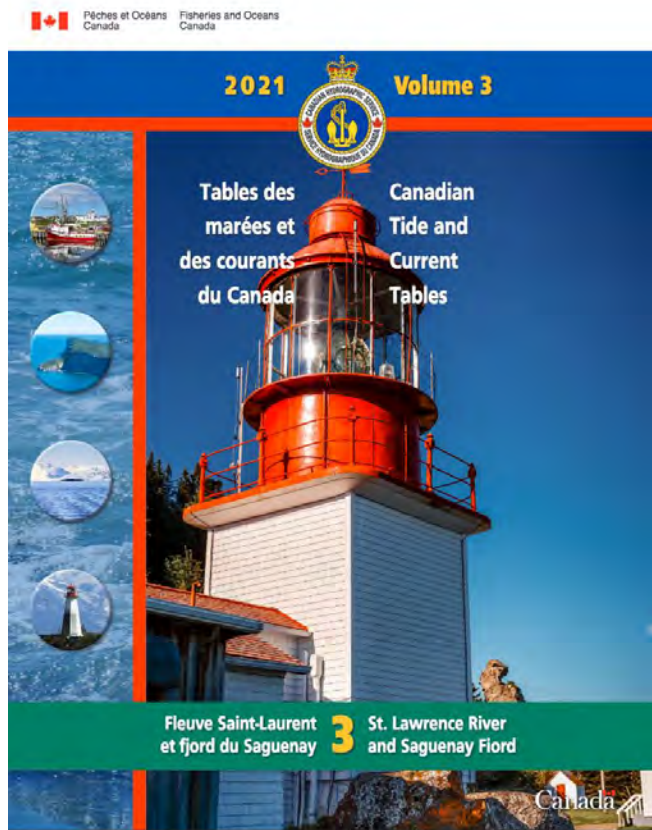
San Francisco, 27. — Le steamer "President Garfield", attendu à New-York le 3 juillet, n'a pu entrer dans le port de l'île de Sokotra et a dû mouiller en dehors. C'est ce qu'annoncent les officiers de la compagnie propriétaire du navire. La raison en est que le phare du port de Sokotra n'était pas allumé, 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



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](#). »



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



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 !

