

Quelques phares du Saint-Laurent

Rodrigue Gignac

Number 37, Spring 1994

Des lieux chargés d'histoire

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/8588ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (print)

1923-0923 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Gignac, R. (1994). Quelques phares du Saint-Laurent. *Cap-aux-Diamants*, (37), 46–50.

QUELQUES PHARES DU SAINT-LAURENT

Phares, bateaux-phares, phares-piliers, autant de noms pour ces «bâtiments de lumière» qui jalonnaient le Saint-Laurent. Racontez-nous la vie du gardien de phare; racontez-nous ce jour où un bateau s'échoua...

par Rodrigue Gignac

DÉPUIS LES PREMIERS NAVIGATEURS DU SAINT-Laurent, un grand nombre de bateaux sont venus se briser sur des écueils ou se perdre dans l'estuaire du grand fleuve. En 1805, la Maison de la Trinité de Québec se propose de faciliter la tâche des marins en érigeant des phares. Dès 1808, un premier phare est érigé à Pointe-au-Platon, à quelques kilomètres en amont de Québec. Puis, en aval, viendront ceux de l'île Verte en 1809 et de Pointe-des-Monts en 1830, ceux du grand «cimetière marin» sur l'île d'Anticosti: les phares de la Pointe-Sud-Ouest (1831), de la Pointe-aux-Bruyères (1835) et, enfin, celui de la Pointe-Ouest (1858). On note, parmi les plus anciens de la côte gaspésienne, le phare de Cap-des-Rosiers, construit en 1858, celui de Pointe-à-la-Renommée, près de l'Anse à Valteau, construit en 1880 puis démantelé et remonté au pied du Cap-aux-Diamants, à Québec, et les phares de Cap-Chat en 1871 et Pointe-au-Père en 1859.

Le bateau-phare

Dans le premier quart du vingtième siècle, on relève dans les archives de Transports Canada quatre bateaux-phares ancrés à l'est de Québec, entre l'île-aux-Coudres et l'embouchure du Saguenay. Ils s'appellent *Princess Shoal*, *Red Island N° 3*, *Manicouagan* et *Cataraquoui*. Le bateau-phare ne sert pas seulement à indiquer un banc de sable, il met aussi en garde les navigateurs contre les courants violents de l'embouchure du Saguenay et de certains endroits difficiles dans les régions de Charlevoix et de Kamouraska.



Comment différencier un bateau-phare d'un vaisseau ordinaire? Le bateau-phare se distingue des autres navires par ses mâts dénués de voiles et couronnés de fanaux. Il s'agit soit de vieux voiliers, soit de navires de guerre. Longs d'une quarantaine de mètres et munis d'un moteur en cas de détresse, ces feux flottants s'acquittent doublement de leur tâche en cas de mauvais temps: s'il y a du brouillard, une génératrice à vapeur met en fonction le sifflet de brume.

Au Québec, l'équipage d'une *light-ship* se compose d'un capitaine, d'un aide et de six marins qui connaissent bien la mécanique. Deux cuisiniers se relayent tous les deux jours. Paul-Étienne Thérien et Donat Imbeault, deux ex-gardiens de phare qui ont travaillé à bord de bateaux-phares, se souviennent des repas pris à bord. De larges tourtières en forme de demi-lune, entourées d'une collerette de pâte feuilletée, une demi-douzaine de lèchefrites où rôtissaient des socs ou des côtelettes de porc, des quartiers de veau, de mouton, de la volaille ou du gibier de mer.

Depuis les années cinquante, le phare-pilier a remplacé le bateau-phare dont l'efficacité était devenue incertaine. En 1957, l'Association des pilotes licenciés de Québec revendiquait la construction de phares-piliers pour remplacer les feux flottants.

Le bateau-phare Red Islet (île Rouge). Photo: Lorenzo Morin. (Archives de l'auteur.)



(A et B) Les feux d'alignement de Banc-Brûlé: le premier et le second phare.
(Archives de l'auteur).

Lumières d'alignement de Banc-Brûlé

En 1931, le gouvernement avait érigé deux phares-piliers sur les bancs de sable de Banc-Brûlé, à quelques kilomètres de Saint-Joachim, sur la côte de Beaupré. Les deux tours hexagonales en béton armé reposaient sur un banc de sable. Les navires qui remontaient ou descendaient le fleuve étaient guidés par les deux feux, qui servaient en même temps d'alignement lumineux.

Pour le gardien de phare, qui autrefois habitait sur l'un de ces blocs, il n'était plus question de faire de longues promenades sur la terre ferme. Il devait neuf mois par année, avec un assistant, demeurer dans le phare. Les gardiens vivaient comme des ermites dans une étroite cuisine et dans une deuxième pièce convertie en chambre. Pour se dégourdir, il n'y avait qu'un balcon autour du phare. La tour à claire-voie s'élevait à 35,8 mètres au-dessus du niveau de la mer.

Selon le témoignage de Georges Tremblay, autrefois gardien de phare à Banc-Brûlé, quand venait le temps de s'approvisionner à terre ferme en chaloupe à rames, c'était comme un jour de fête. L'un des deux gardiens descendait la chaloupe à l'eau et traversait jusqu'à Saint-Joachim chercher de la nourriture; en même temps, il profitait de l'occasion pour rendre visite à sa famille.

Monsieur Tremblay raconte qu'en décembre 1954, il devait se rendre à Québec voir sa femme, qui allait subir une opération chirurgicale. Ce jour-là, il neigeait et le Saint-Laurent était envahi de banquises. Le gardien, toutefois, prit le risque de traverser avec son assistant entre les glaces, quitte à haler son embarcation après lui sur les banquises quand elles bloquaient le passage; mais il avait compté sans la force du courant, qui l'entraîna bientôt à la dérive, jusqu'à Sault-au-Cochon.

Pendant ce temps, le gardien du phare voisin de Cap Brûlé, Robert Bouchard, qui avait été informé du projet de M. Tremblay, s'inquiétait, le soir venu de ne plus apercevoir de lueur non pas au sommet de la tour du phare-pilier, ce qui aurait été pratiquement impensable, mais dans l'habitation même des gardiens. Or, Tremblay et son assistant auraient dû être de retour. Leur collègue demanda alors l'aide d'un brise-glace, *Le Savoy*, qui arriva le lendemain matin et recueillit les deux imprudents.

Vers le milieu des années 1960, les autorités s'inquiètent de la résistance des piliers. En effet, l'eau ronge de plus en plus le ciment et la tour a besoin de réparations majeures. En 1965, la décision est prise: on construira deux nouveaux piliers, cette fois circulaires, sur l'emplacement des précédents.

Canon à acétylène de l'île du Grand Caouis (Cavoce Island) le 11 mai 1936. Photo: Lorenzo Morin. (Archives de l'auteur).



La cache à provisions devenue la poudrière Cap-Chat (Gaspésie). Photo: Lorenzo Morin. (Archives de l'auteur).

Le 11 octobre 1966, les deux piliers sont installés et prêts à entrer en fonction. De forme circulaire et peints en rouge, ils sont faits de béton armé recouvert d'acier. Celui à l'est a un diamètre de 15,6 mètres et domine de 3,9 mètres le niveau de la mer. La base supporte une habitation en béton, peinte en blanc, surmontée d'une tour en ciment, qui fait 23,3 mètres de hauteur et 1,8 mètre de diamètre. Quant au pilier ouest, sa tour s'élève à une quinzaine de mètres et mesure 2,3 mètres de diamètre. Elle est dépourvue d'habitation, contrairement au plan original.

Phare de l'île du Grand Caouis

Aux environs de Sept-Îles, un phare permet aux navigateurs d'éviter le rocher sur lequel il est élevé. Ce rocher, c'est l'île du Grand Caouis, de granite gris et presque sans arbres. La tour du phare s'élève à 14,2 mètres, à l'extrémité sud de l'île. Non loin de ce rocher se trouve l'île du Petit Caouis. Aucune de ces îles n'est assez étendue pour être habitée de façon permanente. Au cours des années 1960, lorsque messieurs Nazaire et Robert Savard étaient gardiens du phare de l'île du Grand Caouis, la station était fréquentée par les habitants de la rive nord.

En 1927, devant le grand nombre de naufrages à cet endroit, les autorités du ministère de la Marine et des Pêcheries décidaient d'y construire une tour octogonale. Le phare fut automatisé le 1^{er} avril 1970: du coup son sifflet d'alarme s'est tu.

Le phare de l'île du Grand Caouis se distinguait des autres phares par son système sonore. Il avait, comme avertisseur de brume, le canon à acétylène. Ce canon ressemble plutôt à une machine infernale qu'à un canon conventionnel. En bref, il s'agit de deux tuyaux de tôle, chacun d'une longueur d'environ 1,8 mètre, raccordés l'un à l'autre, pointés vers le ciel et reliés à une base conique en fer où se fait l'explosion. L'ensemble du mécanisme est abrité dans une construction de bois.

Le canon à acétylène produisait des explosions selon une fréquence établie par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Quand le brouillard se dissipait et que le temps devenait plus clair, le gardien coupait le contact en fermant une valve du conduit du canon menant au réservoir à gaz: les détonations cessaient automatiquement.

Des caches à provisions

Au moment de l'érection des premiers phares aux endroits les plus redoutés du Saint-Laurent, le gouvernement construisit également des cabanes à l'usage exclusif des naufragés. À la Pointe-aux-

Bruyères, à l'île d'Anticosti, à Pointe-des-Monts et à Cap-Chat, on conservait pendant des mois, dans des dépôts, des provisions de biscuits, de chocolat et autres aliments.

Dans son livre, *Le Labrador*, l'abbé Jean-Baptiste Ferland raconte que tout près de l'île de Saint-Augustin, au cours de l'hiver 1857-1858, une famille du nom de Kennedy hébergea un équipage de sept hommes dont le bateau, l'*Arabian*, avait sombré sur l'un des nombreux récifs. Les marins n'avaient pu sauver leur nourriture, et ce surcroît de bouches à nourrir ne fut pas un mince problème pour les Kennedy, qui durent s'approvisionner, dans les environs, d'énormes quantités de farine, de lard, de beurre et de légumes. C'est pour répondre à des situations de ce genre que le gouvernement avait installé, à des endroits stratégiques, des caches à provisions.

Le 10 septembre 1830, la Maison de la Trinité avait proposé d'établir à Pointe-des-Monts une réserve de provisions où l'on remettrait douze barils de farine, six barils de porc et six barils de pois. Le projet, approuvé par le gouverneur sir James Kempt, ne fut cependant mis en œuvre qu'en octobre 1840, alors que les denrées, achetées au prix de 40 livres, avaient été envoyées au gardien de phare, à qui l'on avait donné également une balance pour peser les provisions. Il devait, en effet, rapporter scrupuleusement aux responsables de la «Trinity House» la quantité exacte de nourriture remise aux capitaines de navires en détresse, qui verraient ensuite à rembourser la Maison de la Trinité.

Ce service qui déchargeait ainsi les insulaires de l'entretien des naufragés répondait à un besoin réel, car les cas où des équipages avaient dû hiverner n'étaient pas rares: le 7 octobre 1831, par exemple, le gardien de Pointe-des-Monts, M. Wallace, écrivait pour rapporter le naufrage à l'île du Grand Caouis, près de Pentecôte, de la goélette *La Marcelline*, dont l'équipage s'était rendu à Pointe-des-Monts pour obtenir du secours. Wallace avait fourni aux naufragés 69 kilogrammes de porc, 115,5 kilogrammes de farine et 6 gallons de pois. L'hiver suivant, il remettait régulièrement des vivres au capitaine Chappell et à son équipage, dont le brick *Breeze* s'était échoué près du phare de Pointe-des-Monts en novembre.

Selon M^{re} Charles Guay, dont on a publié les lettres à Marc-Aurèle Plamondon, les dépôts de provisions auraient disparu vers 1889, au moment où le gouvernement finissait de construire une grande partie de la ligne télégraphique et commençait à «stationner», en divers endroits, des bateaux-phares et des amers (objet fixe et visible servant de point de repère aux navires).

Phare de l'île aux Perroquets

Au large, du côté nord de l'île d'Anticosti, se trouve l'île aux Perroquets, nommée ainsi à cause des macareux qui viennent pondre autour de l'immense rocher sur lequel on a érigé un phare en 1888.



L'île aux Perroquets.
(Archives de l'auteur).

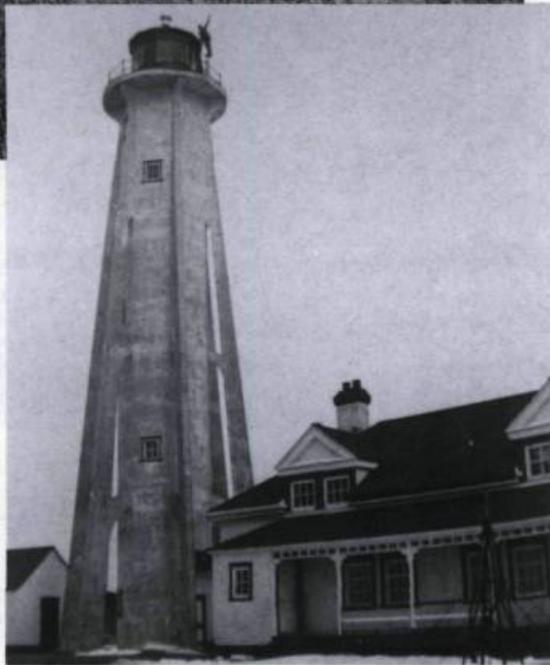
Le phare fut d'abord occupé par le comte Henri de Puyalon, né au château de l'Orb, près de Bordeaux. Marié à Angéline Ouimet, fille d'un ex-premier ministre du Québec, le comte de Puyalon, en plus de surveiller le phare, écrivait des



Phare de Rivière-à-la-Martre (Gaspésie).
(Archives de l'auteur).



Anticosti, île du golfe Saint-Laurent qui possède plusieurs phares dont ceux de Carleton, Bagot Bluff...
(Archives de l'auteur).



Phare-pilier de l'île Blanche en face de Rivière-du-Loup.
(Archives de l'auteur).

récits sur la vie au Labrador et des livres sur la chasse.

L'île aux Perroquets est à environ trois kilomètres du littoral. Au début du siècle, le postillon, au cours de l'hiver, parcourait cette distance sur les glaces, en traîneau à chiens, pour porter le courrier au gardien de phare. Dans son journal, Placide Vigneau, gardien de ce phare, note tout ce qui concerne la vie autour de l'île et s'intéresse aux personnes qu'il observe, sur la terre ferme, dans sa lunette de timonier.

Phare de La Martre

Le long de la route 132, en Gaspésie, se trouve, au sommet d'une côte, un phare unique au Québec: il est rouge, de la base à la lanterne. Cette étrange exception vient de ce qu'un jour son gardien, ayant reçu pour la toilette du phare beaucoup plus de peinture rouge que de blanche, crut tout bonnement que désormais le phare devait être tout rouge, de haut en bas. L'idée mise à exécution n'était certes pas conforme au règlement international selon lequel tous les phares doivent être blancs et rouges. Cependant, après que le phare eut fonctionné pendant quelques années avec cette couleur particulière, les autorités fédérales jugèrent qu'il n'y avait pas grand mal à le laisser rouge: cette couleur avait tôt fait de l'identifier. Cette tour octogonale construite en 1876, fonctionne automatiquement depuis plusieurs années. Depuis 1969, elle est équipée d'un feu blanc à vapeur de mercure.

La fin d'une époque

Aujourd'hui, le gardien n'a plus à escalader son phare, chaque jour, comme il le faisait autrefois, pour allumer sa lampe à pétrole à mèche, ni à surveiller les appareils lumineux et sonores. Tous les bâtiments de lumière sont maintenant automatisés entraînant ainsi la disparition du beau métier de gardien de phare.

Parmi les phares qui survivent encore, les derniers sont de simples tours à claire-voie, en fer galvanisé, surmontées d'une galerie qui entoure la lumière électrique. Ces pyramides n'ont rien de bien esthétique et ne ressemblent aucunement aux beaux phares coniques, cylindriques, en pyramide tronquée à base carrée, ou encore rectangulaires à base carrée, que l'on construisait autrefois. ♦

Rodrigue Gignac est professeur au département de littérature du Cégep de Sainte-Foy et chroniqueur-pigiste à Radio-Canada.