

Les premiers phares du Saint-Laurent

Magie-Lia Durette

Volume 6, Number 2, November 2000

Le Saint-Laurent : un fleuve et un pays

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/11309ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

La Fédération des sociétés d'histoire du Québec

ISSN

1201-4710 (print)

1923-2101 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Durette, M.-L. (2000). Les premiers phares du Saint-Laurent. *Histoire Québec*, 6(2), 18–20.

Les premiers phares du Saint-Laurent

PAR MAGIE-LIA DURETTE

Comment concevoir la navigation sur le fleuve sans l'apport des phares? C'est pour mieux connaître l'histoire de ces «morceaux de notre patrimoine» que nous avons eu recours à cet article d'abord publié dans la revue L'ESTUAIRE, en juin 1998. Nous en remercions sincèrement l'auteur et le Groupe de recherche interdisciplinaire sur le développement régional de l'Est du Québec (Université du Québec à Rimouski). Nos remerciements s'adressent aussi à la Société d'histoire du Bas-Saint-Laurent.

Au cours de mes lectures et de mon exploration de la notion de patrimoine, j'ai constaté que le patrimoine maritime m'intéressait plus particulièrement. Est-ce parce que j'ai été moi-même «marin»? Peut-être... Tout un monde fascinant entoure cette notion de patrimoine maritime.

En vue d'approfondir une partie de ce large patrimoine, je me suis attardée à la naissance des premiers phares dans le Saint-Laurent, plus précisément ceux de l'île Verte et de Pointe-des-Monts. Toute une dynamique entoure l'apparition de ces guets fidèles, que je tenterai de cerner brièvement dans ce rapport.

En premier lieu, je dresserai un bref portrait de l'histoire du phare de l'île Verte. Par la suite, je ferai de même pour le phare de Pointe-des-Monts. Enfin, je me pencherai sur le mode de vie de ces hommes étonnants que sont les gardiens de phare et sur la détermination de leur famille à s'adapter à un environnement souvent hostile, mais parfois féérique. Débutions maintenant avec l'histoire du phare de l'île Verte.

Historique du phare de l'île Verte

Le phare de l'île Verte est le plus ancien du fleuve. Il a vu le jour après les phares de Sambro et de la pointe Gibraltar et est donc le troisième plus vieux phare au pays. Ten-

tons de suivre les sillons qui ont mené à son érection.



La Société canadienne des postes a émis, en 1984, une série de quatre timbres illustrant des phares canadiens, dont celui-ci qui montre le phare de l'île Verte en 1809.

Déjà, lorsque les Malécites peuplaient le nord de l'île, on pouvait apercevoir des feux de grève ou en haut des caps pour aider les marins à se diriger. Dès 1544, des pilotes ouvraient la voie aux explorateurs, et l'intendant Talon s'assura que des pilotes compétents soient formés au pays même.

Comme le commerce entre les colonies du Canada et l'Angleterre avait pris beaucoup d'importance après la conquête,

le nombre de navires qui empruntaient le Saint-Laurent augmenta remarquablement. Les fanoux alors allumés sur la grève la nuit ne suffisaient carrément pas; ils n'étaient d'ailleurs pas toujours disposés efficacement. Les nombreux naufrages qu'occasionne cette circulation accrue vont inciter la Chambre d'assemblée du Bas-Canada à créer la Maison de la Trinité en mai 1805 (Commission du Havre de Québec en 1867, ministère de la Marine et des Pêcheries en 1875, et par la suite le ministère des Transports connu aujourd'hui sous le nom de Transport Canada). Son mandat était de restructurer le système d'aide à la navigation et d'assurer la sécurité navale. Malgré les ressources limitées de la Maison de la Trinité, elle entame des préparatifs en vue de la construction d'un premier phare, celui de l'île Verte. C'est ainsi que la construction de la tour débuta en 1806 sur la pointe nord-est de l'île (cette tour avait une forme polygonale qu'elle a gar-

dée jusqu'aux années 1870 où elle prit une forme hexagonale). Le phare fut enfin achevé en 1808 et entra en fonction en 1809.

Les motifs qui ont guidé le choix de l'emplacement de ce premier phare sont exprimés ainsi: «*Cette partie du fleuve à proximité de l'embouchure du Saguenay était à la fois un bon poste d'observation et un endroit qui requérait des pilotes expérimentés vu les récifs dangereux qui s'y*

trouvent et les courants sournois qui s'ajoutent aux différentes marées»¹. De plus, le capitaine du Port de Québec avait déclaré l'endroit idéal pour ériger un phare, en 1801.

L'apparence du site du phare a changé avec la construction et la démolition de diverses dépendances. La toute première maison du phare s'élève à ses côtés dès 1809. Elle était en pierres des champs de couleurs différentes. Vers 1853, une plus grande maison pour le gardien a été construite à l'est de la première. Une cuisine d'été lui a été ajoutée au nord-ouest. Une nouvelle maison a été construite au sud de cette dernière, pour le gardien, puis une seconde pour l'assistant. Dès la fin de leur construction, en 1859, la vieille maison a été démolie. Plusieurs insulaires déplorent la perte d'«un des joyaux du patrimoine architectural de l'île»². Plusieurs bâtiments ont eu des usages fonctionnels sur le site: le pont couvert, la laiterie, la boutique, la poudrière, la palissade, la grange, le hangar gris et le hangar à pétrole. De ces dépendances, les deux seuls bâtiments qui subsistent aujourd'hui sont la poudrière et le hangar à pétrole. À l'ouest du phare, on retrouve la maison du criard construite en 1945 et au sud, un grand garage de style moderne. Le site est la propriété de la Municipalité de Notre-Dame-des-Sept-Douleurs depuis 1982 (le phare comme tel est resté propriété fédérale), ce précieux acteur du patrimoine maritime est maintenant ouvert au public (animation, auberge, etc.).

Historique du phare de Pointe-des-Monts

Après la construction du phare de l'île Verte, 21 ans s'écouleront avant de voir naître un second phare, surtout à cause des coûts élevés et des ressources limitées. Ce n'est qu'en 1826 que la Maison de la Trinité planifie la construction d'autres phares. Les sites suivants sont alors retenus: l'île-Saint-Paul, la pointe sud-ouest d'Anticosti et la Pointe-des-Monts. John Lambly a été envoyé en vue du choix du site; il «se trompe» et situe la Pointe-des-Monts à deux kilomètres à l'est de la vraie Pointe-des-Monts. Pourquoi ce choix alors qu'il semble que les capitaines consultés auraient

préféré un des deux autres sites potentiels? Cette décision peut s'expliquer par «les difficultés de la navigation à cet endroit, la situation de la pointe, et enfin la proximité de baies protégées où les navigateurs cherchaient refuge par mauvais temps»³.

Malgré les protestations de William Lampson, un commerçant de fourrures qui avait des droits de chasse sur ce territoire, les travaux de construction débutent en juillet 1829, sous la surveillance de James Chillaz. Ces protestations peuvent expliquer pourquoi monsieur Lambly a décidé de construire le phare sur un îlot plutôt qu'à la vraie pointe. La poursuite des travaux fut menacée lorsqu'un cartographe, monsieur Bayfield, déposa une plainte. Il conteste le choix du site, car l'îlot est trop à l'est de la vraie Pointe-des-Monts. Il soutient que les signaux lumineux doivent être vus par les navires qui passent près des bancs de Manicouagan. Enfin, John Lambly lui-même reconnaît que la plainte est fondée. Toutefois, comme l'emplacement était approprié pour les navires venant de l'est et considérant que les travaux étaient avancés, les arbres de la vraie pointe furent abattus dans le but d'améliorer la vue de cet endroit. Finalement, le phare entra en fonction en septembre 1830. Il aura veillé sur les marins durant 134 ans, jusqu'en décembre 1964.

L'ajout de dépendances variées au fil du temps de même que les fonctions remplies par ces dernières ont modelé à leur façon le site du phare. À l'été 1831, un dépôt de provisions pour les naufragés fut construit, vu le nombre impressionnant de naufrages. D'autre part, pendant l'hiver 1846-1847, une vocation religieuse s'est ajoutée à la vocation maritime du phare. En effet, deux Pères s'installent dans la tour: le père Flavien Durocher et le père André Garin. Leur venue est en partie due à la présence de Montagnais à la Pointe durant l'hiver. En 1850, la Maison de la Trinité fait construire une véritable maison sur le côté nord de la tour, parce que l'entrepôt construit par le premier gardien (Wallace) tombait en ruine. Cette construction fut achevée en 1851. Cependant, le gardien de l'époque, Bédard, n'avait pas le droit d'habiter cette maison; elle avait seu-

lement pour fonction de loger les naufragés et d'entreposer les provisions du dépôt.

De plus, en 1867, la Maison de la Trinité fait ériger une poudrière pour abriter les réserves de poudre nécessaires au fonctionnement d'un premier canon devant servir de signal sonore pour les navires. Durant la période s'étendant jusqu'à 1872, une grange-étable ainsi que quelques entrepôts se sont ajoutés au décor.

Fait marquant à noter en 1889, la maison des naufragés a dorénavant une nouvelle fonction: celle d'abriter le gardien et sa famille. De fait, le dépôt de provisions n'était plus nécessaire, car le télégraphe permettait alors de ramener les naufragés beaucoup plus rapidement. Enfin, un nouveau phare entièrement automatisé fut construit en 1964.

Actuellement, il nous est possible de visiter ce monument historique et de profiter de diverses activités éducatives, d'expositions ou encore du restaurant gastronomique niché dans l'ancienne maison du gardien.

La vie des gardiens de phare

Derrière ces tours dressées fièrement se cachent les gardiens de phares. Comment ces gens devenaient-ils gardiens et quel était leur mode de vie? Sous l'administration de la Maison de la Trinité, la candidature des gardiens devait d'abord être soumise par cet organisme au secrétaire provincial, puis venait la nomination officielle entérinée par le gouverneur général.

Même vers le milieu du XX^e siècle, il y avait encore beaucoup de nominations politiques. Les futurs gardiens devaient répondre à certains critères pour que leur candidature soit prise en considération. Il est cependant à noter qu'aucune des administrations responsables des gardiens n'a jamais exigé de formation spéciale de la part des candidats. De fait, la connaissance et l'amour de la mer ne s'apprennent pas dans les volumes. Par contre, certaines qualités étaient requises pour qui souhaitait devenir gardien. En 1869, le candidat devait être âgé entre 18 et 50 ans, avoir une bonne santé et posséder une bonne vue. Les daltoniens étaient rejetés,

surtout à cause d'un des moyens de communication utilisés, le sémaphore (fanions de différentes couleurs). De plus, il devait posséder des mœurs respectables, savoir lire et écrire, posséder les bases de l'arithmétique et enfin, être en mesure de fournir une lettre de recommandation de son dernier employeur. Toutefois, il y avait une préférence pour les candidats ayant déjà exercé un métier de mer. Ces gens étaient plus sensibilisés à l'importance d'un phare bien entretenu et bien gardé.

D'autre part, il y avait souvent une transmission héréditaire des postes de gardiens. Par exemple à l'île Verte, le phare fut confié aux Lindsay durant plus de 137 ans, et à Pointe-des-Monts, les Fafard ont vécu au phare pendant plus de 81 ans. Cependant, ces transmissions devaient elles aussi être approuvées par les autorités responsables. Fait important, le métier de gardien de phare fut strictement réservé aux hommes.

Quelques femmes ont quand même tenté leur chance, mais sans succès. La Maison de la Trinité affirmait que les phares étaient tenus plus efficacement par des hommes.

Malgré le fait que le métier de gardien de phare n'était pas réellement payant et qu'il n'y avait pas de système d'avancement, il garantissait une certaine sécurité matérielle. Les énormes responsabilités liées à leur fonction leur valaient l'admiration et le respect de tous.

L'existence de ces hommes était loin d'être facile. Les premiers gardiens de phares devaient pratiquement tout accomplir seuls, parfois avec l'aide d'un ou de quelques assistants. Ils avaient comme tâche d'assurer la bonne marche de la station, de veiller au bon fonctionnement des signaux lumineux et sonores, d'entretenir les mécanismes et équipements en place, de surveiller les mouvements maritimes et

d'effectuer l'entretien général du phare et des dépendances. Ils devaient également porter secours aux naufragés et rédiger des rapports fréquents (les gardiens étaient des fonctionnaires). Avant tout, ils devaient assurer leur survie et celle de leur famille. Pour ce faire, plusieurs gardiens s'adonnaient à l'agriculture, la chasse et la pêche. De plus, ils souffraient de nombreux désagréments lorsqu'ils vivaient dans la

tour, avant d'aménager dans une vraie maison: l'humidité, le froid, la fumée, le manque d'étanchéité, les ouvertures fort peu nombreuses, etc.

D'autre part, un autre aspect de la vie des gardiens et de leur famille affecte leur mode de vie, l'isolement. D'ailleurs, dans un ouvrage traitant de la culture des insulaires à l'île Verte, on peut lire: «*Toutes ces habitations sont situées dans la partie sud de*

l'île; au nord, il n'y a qu'une maison et c'est celle du gardien du phare; à toutes fins pratiques nous n'avons pas jugé bon d'inclure cette famille avec les autres de l'île; elle vit en marge, si l'on peut dire, de la vie quotidienne des pêcheurs»⁴. En effet, ils vivent pratiquement seuls, reçoivent rarement du ravitaillement et fort peu de visiteurs si ce n'est des responsables du service postal. «*Toujours debout la nuit pour pouvoir donner un bon service, telle était la consigne du gardien*»⁵. Ils avaient peu de loisirs mais beaucoup de travail; même les enfants participaient aux activités quotidiennes du phare. Quant à leur éducation, si elle n'était pas assurée par une institutrice au phare, les enfants devaient rester pensionnaires et revenir au phare pour les vacances, si possible.

Enfin, il importe de signaler que le métier de gardien de phare a connu un virage remarquable au milieu des années 1970 avec la naissance de l'automatisation.

De fait, les conditions de vie et de travail des gardiens de phare se sont grandement améliorées avec les progrès techniques touchant les systèmes lumineux et sonores ainsi que les moyens de communication.

À la lumière des notions présentées dans ce rapport d'exploration, il ressort que la Maison de la Trinité a joué un rôle prépondérant quant à l'érection des premiers phares dans le Saint-Laurent, étant responsable de la restructuration de la navigation. Malgré certaines divergences d'opinion, les autorités et la majorité des personnes concernées par le choix des sites des futurs phares semblaient viser d'abord la sécurité navale par des aides à la navigation efficaces et situées judicieusement.

Quant à la vocation actuelle de ces vieux phares, il importe de mentionner que la population locale s'est grandement impliquée pour conserver ces témoins du passé. Les activités éducatives et les expositions thématiques contribuent de belle façon à une diffusion profitable de leur patrimoine. Quoi de plus merveilleux qu'un touriste qui entre visiter par simple curiosité et qui ressort avec un bagage d'émotions et de connaissances. ■

Notes

1. Monette Caron et al., *Le phare de l'île Verte: quelques jalons historiques*, Comité des loisirs de Notre-Dame de l'Isle-Verte Inc., Isle-Verte, 1983, p. 12.
2. Comité des loisirs de l'île, *Île Verte: avant-hier, au phare*, Rivière-du-Loup, Éditions Lévesque-Langlois, 1990, p. 32.
3. Line Gingras, *Le phare de Pointe-des-Monts*, ministère des Affaires culturelles, Québec, 1979, p. 3.
4. Marcel Rioux, *Description de la culture de l'île Verte*, Ottawa, ministère du Nord canadien et des Ressources nationales, 1954, p. 24.
5. Comité des loisirs de l'île, op. cit., p. 7.

Autres références:

- FRENETTE, Pierre. *Le phare historique de Pointe-des-Monts et ses gardiens*. Québec, Société historique de la Côte-Nord, 1990. 63 p.
- LAFRENIERE, Normand. *Le gardien de phare dans le Saint-Laurent: un métier disparu*. Toronto, Approvisionnement et Services Canada, 1996. 110 p.
- MICHAUD, Robert. *Ramsar, pour l'amour de la mer*. Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1989. 108 p.

Les gardiens au phare de l'île Verte

1809-1827	Charles Hamblton
1827-1867	Robert-Noël Lindsay
1867-1888	Guilbert Lindsay
1927-1964	Freddy Lindsay
1964-1972	Armand Lafrance

Les gardiens au phare de Pointe-des-Monts

1830-1844	James Wallace
1844-1867	Zoël Bédard
1867-1872	Paul Pouliot
1872-1889	Louis-F. Fafard
1889-1926	Victor Fafard
1926-1954	Georges Fafard
1954-1959	Sauveur Duguay
1959-1978	Jacques Landry
1978-1983	Roland Boudreault