

160 ans de lumière sur les côtes gaspésiennes

Jean Cloutier et Lise Cyr

Volume 55, numéro 1 (191), avril-juillet 2018

Les gardiens de la mer

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/87944ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (imprimé)

2561-410X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cloutier, J. & Cyr, L. (2018). 160 ans de lumière sur les côtes gaspésiennes. *Magazine Gaspésie*, 55(1), 9–12.

160 ans de lumière sur les côtes gaspésiennes

Depuis Jacques Cartier, le Saint-Laurent a été la grande voie d'entrée pour la colonisation et le commerce au Canada. D'où le besoin, au cours des siècles derniers, de sécuriser ce cours d'eau. Afin de prévenir les désastres maritimes, on érige de multiples aides à la navigation comme des bouées et des phares. C'est par vagues successives d'implantation que ces derniers viendront jaloner les côtes.

◆ **Jean Cloutier et Lise Cyr**

Québec

Entre tradition et modernité

Sise à la jonction de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent, l'île d'Anticosti sépare cet immense plan d'eau en deux voies navigables. Elle se détache de la Gaspésie par le détroit d'Honguedo. Sans contredit cette plus grande île du Saint-Laurent était la hantise des marins; c'est pourquoi plusieurs navigateurs commandaient une route plus au sud pour être certains de ne pas terminer le voyage sur les récifs d'Anticosti. Toutefois, plusieurs d'entre eux ont réalisé que les rochers de la côte gaspésienne sont aussi menaçants que ceux d'Anticosti.

Tout au long du Régime français, l'administration coloniale ne disposait d'aucun budget pour développer un système d'aide à la navigation. En 1805, le gouvernement de la province du Bas-Canada crée une organisation appelée la Maison de la Trinité. Inspirée de la Trinity House de Londres, la nouvelle maison installée à Québec est chargée de l'établissement et de l'organisation d'un réseau facilitant la navigation et le commerce sur le fleuve. L'année suivante, la Maison de la Trinité de Québec accorde un premier contrat de construction pour le phare de l'île Verte. Mis en fonction en septembre 1809, ce phare sera la seule lumière sur laquelle les navigateurs pourront compter jusqu'en 1830.



Du haut de ses 34 mètres, le phare de Cap-des-Rosiers demeure la seule tour impériale encore debout au Québec.

Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Cornélius Brotherton. P141/29

Durant la première moitié du 19^e siècle, le commerce maritime entre l'Europe et le Canada croît rapidement. De plus, l'arrivée massive de deux millions d'immigrants entre 1829 et 1891 augmente le trafic maritime, de sorte que les naufrages et autres désastres en mer prennent de l'ampleur. L'avènement des navires à vapeur améliore la durée et les conditions de la traversée. Les quelques feux de navigation mis en place n'empêchent cependant pas les naufrages et échouements de nombreux navires. À titre d'exemple, mention-

Les premiers phares en pierre et en maçonnerie

- 1809 : Île Verte (Bas-Saint-Laurent)
- 1830 : Pointe-des-Monts (Côte-Nord)
- 1831 : Pointe-Sud-Ouest (Anticosti)
- 1835 : Heath Point (Anticosti)
- 1843 : Pilier de Pierre (Côte-du-Sud)
- 1844 : Île Bicquette (Bas-Saint-Laurent)
- 1848 : Île Rouge (Bas-Saint-Laurent)

nons qu'entre 1870 et 1880, quelque 106 navires dont plusieurs trois-mâts commerciaux se sont échoués à proximité d'Anticosti. Les pertes sont évaluées à 120 000 tonnes de cargaison, sans compter plus de 2 000 personnes jetées sur ses rivages¹.

Les tours impériales

En 1850, William Hamilton Merritt, commissaire en chef des travaux publics, demande à différents intervenants et autorités sur le fleuve de lui indiquer les moyens jugés nécessaires pour diminuer les frais du commerce (assurance des navires) vers le Saint-Laurent. Les réponses semblent unanimes : ajout de phares dans le golfe et le long du fleuve. De plus, des pressions de l'influent armateur canadien Hugh Allan, chargé du service postal intercontinental, poussent le gouvernement britannique à mettre sur pied un nouveau programme de construction de phares étalé sur trois ans.

Entre 1857 et 1860, plusieurs phares sont construits entre Terre-Neuve et les Grands Lacs. Ces phares, appelés « Tours impériales », épousaient presque tous une forme tronconique de fortes dimensions et étaient construits en maçonnerie de pierre et de briques réfractaires. Au Québec,

deux de ces phares ont été érigés en 1858. Le phare de la pointe ouest à l'île d'Anticosti avait une hauteur de 109 pieds (33 m). L'autre phare impérial construit la même année est celui de Cap-des-Rosiers. Avec ses 112 pieds (34 m), il est le plus haut phare canadien. Aujourd'hui, il représente le seul exemple de ce type d'architecture de phare au Québec puisque celui d'Anticosti a été dynamité par les employés du gouvernement et remplacé par une tour métallique à claire-voie en 1967.

En plus des phares impériaux financés par la Grande-Bretagne, quelques phares coloniaux sont construits durant cette période dont le premier phare de Pointe-au-Père en 1859. Le phare actuel de Pointe-au-Père, construit en 1909, est doté d'une structure de béton armé munie de contreforts à arcs-boutants. Il fait partie des trois tours les plus élevées (33 m) et les plus élégantes de ce type d'architecture au Canada.

La vague des phares de bois

Un autre programme de construction a été établi peu après la naissance du Canada en 1867. Au cours des années suivantes, le gouvernement du Canada a développé un plan national sur le transport ayant pour but d'améliorer

les communications et d'encourager la colonisation et le commerce. Encore une fois, sous la pression des compagnies maritimes, le nouveau ministère a commencé une autre vague de construction de phares. Plus de cent phares ont été construits au Canada dans les années 1870.

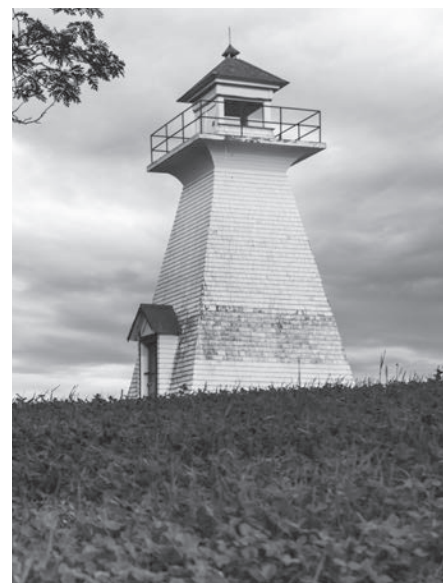
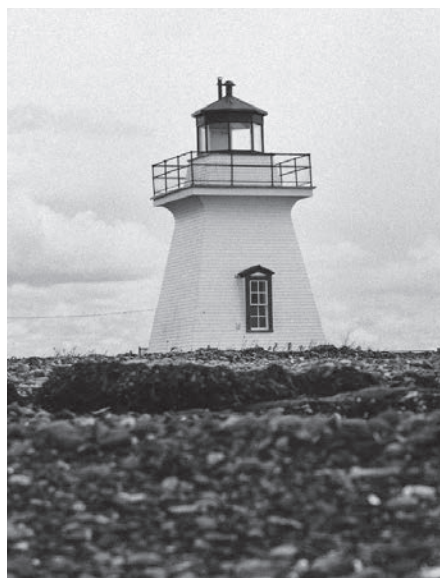
Les lourdes constructions de pierre et de maçonnerie seront abandonnées au profit d'un matériau plus accessible : le bois. La nouvelle architecture de ces phares est constituée de tours de bois carrées ou octogonales. Toujours en vue de réaliser des économies, les lumières sont intégrées au toit de la maison réservée au gardien. C'est le cas du phare de Cap-Gaspé, construit en 1873 et de ceux de La Martre et de Fame Point, érigés en 1876 et en 1880. À cette époque, construire un phare en Angleterre dont la lanterne abritait un appareil dioptrique pouvait coûter jusqu'à 100 000 \$. Au Canada, un phare de plus petites dimensions construit en bois avec un système catoptrique comme source lumineuse revenait à environ 8 000 \$.

En 1871, la Gaspésie se voit bonifier des phares de Cap Madeleine et de Cap-Chat. Le phare de Cap de la Madeleine est officiellement allumé le 26 août 1871. En octobre 1879, cette

Les phares de bois*

1870 : Paspébiac (disparu), plan pour le reconstruire en 1880.	1880 : Pointe-à-la-Renommée (bâti actuel, 1907, et reconstitution de la maison-phare, 2001).
1871 : Cap Madeleine (bâti actuel, 1908).	1883 : Île Plate, Pointe-Saint-Pierre (remplacé par une tour à claire voie).
1871 : Cap-Chat (bâti actuel, 1909).	1884 : Grande-Rivière (disparu).
1872 : Carleton (bâti actuel, 1984).	1895 : Newport (disparu).
1873 : Matane (bâti actuel, 1907).	1902 : Port-Daniel (quai).
1873 : Cap-Gaspé (bâti actuel, 1950).	1902 : Pointe Bonaventure.
1874 : Cap-d'Espoir (bâti actuel, 1939).	1904 : Pointe Duthie, New Richmond (déplacé, bâti actuel, 1989).
1874 : Pointe-Mitis (bâti actuel, entre 1906 et 1909).	1904 : Sandy Beach (disparu en 1984).
1874 : Cap-Blanc (bâti actuel, 1915).	1907 : Port-Daniel Ouest (bâti actuel, 1917).
1874 : Pointe au Maquereau (détruit par le feu en 1905 et second phare démoli en 1971).	1911 : Bassin de Gaspé (disparu).
1876 : La Martre (bâti actuel, 1906).	

* Plusieurs villages avaient aussi des lumières de quai pour signaler l'entrée des ports de pêche.



Les phares de Port Daniel Ouest, de Bonaventure et de la pointe Duthie (New Richmond) sont des modèles de phares de bois, désignés comme des phares de jalonnement de la côte et construits entre 1902 et 1904 aux abords de la baie des Chaleurs.

Photo : Patrick Matte

station met en marche les systèmes de communications de sémaphore ainsi que de télégraphie. Afin d'y installer une lentille dioptrique produisant un faisceau lumineux très puissant, un deuxième phare en béton armé est construit en 1908.

Même si le site de Cap-Chat est désigné dès 1850 comme endroit prioritaire pour l'érection d'un phare, il faudra attendre la Confédération et la création du ministère de la Marine et des Pêcheries pour avoir le budget nécessaire à la construction d'un premier phare en 1871. Étant construit sur un mauvais emplacement, il est remplacé en 1875 par un deuxième bâti, situé à 440 mètres est-nord-est de la position du précédent : petit phare de bois avec un système lumineux catoptrique. Au début des années 1900, le trafic maritime étant à la hausse, il s'avère nécessaire de raffiner le balisage sur le Saint-Laurent. Ainsi le troisième phare de Cap-Chat, celui en service aujourd'hui, allume son système lumineux dioptrique pour la première fois le 1^{er} septembre 1909.

Le premier juin 1872, le petit phare de Carleton dans la baie des Chaleurs est allumé. L'année suivante, le ministère érige des phares à Cap-Gaspé, Matane et Cap-d'Espoir. Le premier

phare de Pointe-Métis sera allumé en 1874. La construction du phare actuel de Métis débute en 1906. Cette nouvelle tour cylindrique en béton armé remplace le petit phare de bois annexé à la maison du gardien. La nouvelle construction devient nécessaire pour supporter le poids de la nouvelle lentille de Fresnel de 3^e ordre.

Le premier phare de La Martre illuminera la mer en 1876. Il était une maison-phare avec un système

lumineux à réflecteurs. Toutefois, avec l'installation d'une lentille de 3^e ordre, le ministère se trouve dans l'obligation de construire un nouveau phare pouvant supporter le poids de ce nouveau système lumineux. Étrangement, ce phare n'a pas été reconstruit en béton comme les autres de son époque. C'est le plus imposant phare du Saint-Laurent possédant une structure en bois.

Quelques années plus tard, en 1880, le premier phare de Pointe-à-



Au cap Gaspé, la maison de phare de bois de 1874 sera remplacée en 1950 par une tour de béton de forme octogonale.

Photo du phare de 1874 : Musée de la Gaspésie. Fonds Robert Fortin. P54/1b/5/42

Photo du phare de béton : Patrick Matte.



Le phare de Cap-Chat, construit en 1909, a conservé sa lentille de Fresnel.

Photo : Patrick Matte.



Le second phare de Matane construit en 1907.

Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Cornélius Brotherton. P141/1/9-11-1

la-Renommée s'ajoute au système d'illumination de la côte de la Gaspésie. Le second phare, érigé en 1907, est certainement le phare ayant le plus voyagé au Canada. En effet, cette structure a été complètement démontée en 1977 pour être reconstruite près de la base de la Garde côtière de Québec en 1981. Après 20 ans d'exil dans le port de Québec, elle sera à nouveau démantelée pour retourner sur son site original.

Un échantillonnage exemplaire de modèles architecturaux

Aujourd'hui, faire le tour des phares de la Gaspésie et du Bas-Saint-Laurent est un voyage dans le temps permettant aux visiteurs d'apprécier une belle

diversité de phares aux architectures et matériaux très différents. En commençant par les petits phares de bois de la baie des Chaleurs, il faut passer par Cap-Gaspé et son phare octogonal en béton armé de la fin des années 1950. En suivant la côte de Gaspé-Nord, on aperçoit le superbe phare impérial de Cap-des-Rosiers et celui de panneaux métalliques boulonnés à Pointe-à-la-Renommée. Le phare de La Martre avec son imposante structure de bois, les phares circulaires en béton armé de Cap-Madeleine et de Matane sont suivis du phare de Métis avec renforts de béton. Plus à l'ouest, on retrouve la très originale configuration du phare de Pointe-au-Père. En poursuivant

vos route, vous allez croiser le premier phare du Saint-Laurent : le phare de l'île Verte est une construction de pierre recouverte de bois. Finalement, en face de Rivière-du-Loup, il reste un exemplaire unique de maison-phare : le phare des îles du Pot à l'Eau-de-vie.

Toutes ces tours patrimoniales ont été érigées pour les mêmes fonctions... illuminer les côtes du Saint-Laurent et de la Gaspésie. ♦

Notes

Transcription d'une conférence donnée par J.U. Gregory, agent du département de la Marine et des Pêcheries, le 19 mars 1881, Québec, page 14.



BRASSERIE ARTISANALE
PLUS DE 20 BIERES ORIGINALES BRASSEES SUR PLACE

**360 SAINT - JEROME
MATANE
418.566.4020
COOP.LECABESTAN@GMAIL.COM**

HORAIRE: 7 JOURS SUR 7 11H30-1H