

Les gardiens de la mer

Jean-Marie Fallu

Volume 55, Number 1 (191), April–July 2018

Les gardiens de la mer

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/87943ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Fallu, J.-M. (2018). Les gardiens de la mer. *Magazine Gaspésie*, 55(1), 3–7.

Les gardiens de la mer

En raison des écueils de la mer – courants capricieux, hauts fonds, brouillards imprévisibles et tempêtes –, la navigation à l'entrée du Saint-Laurent et autour de la péninsule fut de tout temps fort périlleuse. À la suite de très nombreux naufrages, particulièrement lors de la première moitié du 19^e siècle, et afin de venir en aide aux navigateurs, le gouvernement canadien fait ériger sur le pourtour gaspésien une série de phares. Regard sur le passé de ces phares, aujourd'hui des attraits patrimoniaux et touristiques, et sur l'apport non reconnu à leur juste valeur de leurs gardiens à notre histoire maritime.

◆ **Jean-Marie Fallu**
rédacteur en chef

« Je m'inquiète de voir disparaître les fruits de deux cents ans de vie marine. On oublie que le Québec a été un pays de marins, ce dont les phares témoignent¹ ».

– Joël Le Bigot, 2002.



Le phare de Cap-des-Rosiers vingt ans après sa construction.

Image : dessin tiré de *L'Option publique* du 22 novembre 1877. Musée de la Gaspésie. Collection Richard Gauthier. P162/1

Sécuriser la voie laurentienne

En une seule décennie (1856-1866), on dénombre pas moins de 674 navires en partance ou à destination de Québec qui subissent un naufrage ou un échouement. De là l'urgence d'accélérer la mise en place de phares le long du Saint-Laurent. Durant cette période, le premier et le plus imposant phare, dite « tour impériale » est érigé à Cap-des-Rosiers

en 1857. La plupart des autres sont construits dans les années suivant la création du Canada en 1867. On doit ces phares à des pressions exercées, entre autres, par Pierre Fortin, premier député fédéral de Gaspé et ancien magistrat du Service des pêcheries dans le golfe. Leur mise en place, jumelée à l'établissement d'une ligne télégraphique permettant d'accélérer le secours aux navires en danger, font

partie d'une stratégie pour sécuriser la voie laurentienne afin de rivaliser avec le commerce maritime de New York.

La Gaspésie est un point névralgique du transport maritime, d'où l'importance stratégique des aides à la navigation à l'entrée de la baie des Chaleurs, de la baie de Gaspé et du fleuve Saint-Laurent. Après le phare de Miscou (N.-B) sur le littoral sud de la baie des Chaleurs, les points de repère

L'incontournable phare de Cap-des-Rosiers

Un incontournable sur la route des phares en Gaspésie est, sans contredit, le phare de Cap-des-Rosiers³, il est le plus haut phare au pays (34.1m/112 pieds) et demeure toujours actif. C'est la dernière tour impériale qui existe au Québec. Construit de 1853 à 1858, principalement suite au naufrage du *Carricks*, il a vu passer douze gardiens différents, certains ayant eu deux mandats. Le premier étant Eugène Trudeau en 1857 et le dernier étant Yvon Élément en 1981. Joseph Ferguson, gardien de 1935 à 1951, fut celui qui, en 1942, a aperçu un sous-marin allemand au large des côtes de Cap-des-Rosiers et le rapporta aux autorités de la base navale de Gaspé, qui ne l'ayant pas cru au départ, ont finalement envoyé un destroyer à sa rencontre.

Le phare de Cap-des-Rosiers a été reconnu formellement Lieu historique national du Canada le 11 juin 1973 et bâtiment fédéral du patrimoine, classé le 31 mars 1994. Cette « tour impériale » est un bâtiment fédéral du patrimoine classé en raison de son importance historique et de sa valeur architecturale et environnementale. On peut en savoir plus sur ce phare où s'y déroulent des visites guidées durant la saison estivale, en allant sur le site Web : www.pharecapdesrosiers.ca

Lucie Bergeron, trésorière du Site historique maritime du phare de Cap-des-Rosiers et présidente de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent.



Le phare de La Martre est typique des phares en bois de forme octogonale.
Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Cornélius Brotherton. P141-2

à l'embouchure de cette baie sur le littoral nord sont les phares du Cap-Blanc à Percé et de Cap-d'Espoir. Le phare de Cap-Gaspé signale l'entrée de la baie de Gaspé et celui de Cap-des-Rosiers n'est pas le plus haut pour rien puisqu'il oriente les navigateurs empruntant le fleuve Saint-Laurent. Le phare de Fame Point sur le littoral nord de la péninsule protège la navigation dans le détroit de Honguedo (couloir fluvial entre la côte gaspésienne et l'île Anticosti), étant situé en face du phare de Pointe-Sud-Ouest de l'île Anticosti.

Les phares les plus répandus dans les eaux intérieures sont en bois et de forme carrée. Les autres en pierre ou en métal sont des constructions rondes ou octogonales. Les phares sont munis de signaux sonores et visuels (sémaphores), ainsi que d'appareils d'éclairage dont l'évolution technologique est fascinante, passant de la lampe à l'huile de baleine jusqu'à leur électrification dans l'après-guerre². La mise en place de station de TSF après 1904 consolide ces aides à la navigation.

Ces gardiens de la mer

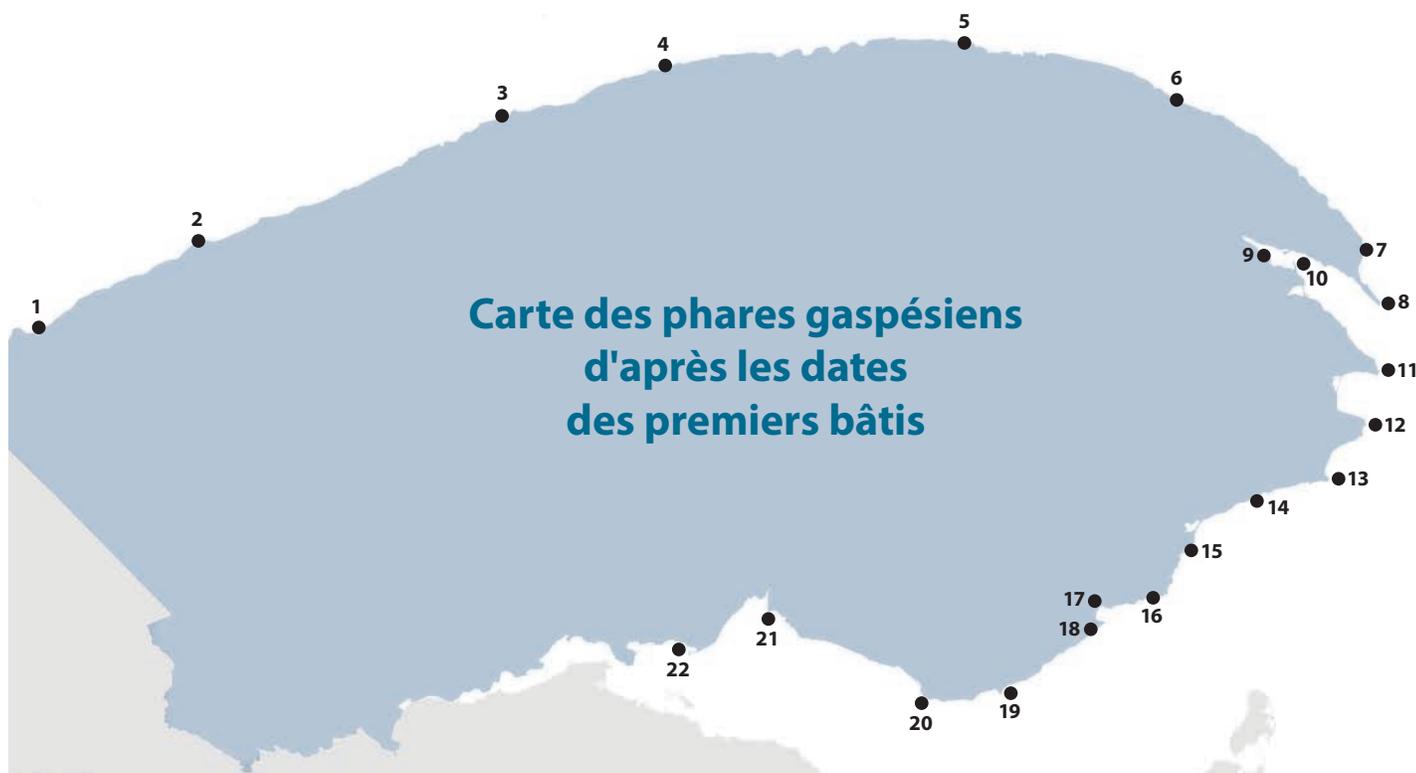
Vivant pour la plupart isolés sur des caps ou hautes falaises, les gardiens de phare ont joué un rôle de premier plan dans l'histoire maritime de la Gaspésie. Leur travail n'est pas de tout repos. En



Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Phare Pointe-à-la-Renommée. P2, 83.16.139.2

Les Ascah, une dynastie de gardiens de phare

James Ascah (1830-1915) scrute l'horizon avec sa longue-vue vers 1900. Ascah dont l'ancêtre fit partie des troupes de Wolfe est le premier gardien du phare de Fame Point (Pointe-à-la-Renommée) et restera en fonction jusqu'à sa mort. Pendant plus de soixante ans, les Ascah forment une véritable dynastie de gardiens de phare en cet endroit isolé où, en certains moments, on ne peut y accéder que par bateaux ou par le passage étroit du rivage. L'escalade de la falaise est facilitée, en 1883, par un escalier de 184 pieds construit par Alpheus Ascah grâce à une aide du gouvernement fédéral de 50 \$.



- | | | |
|---|--|--|
| 1. Pointe-Mitis, 1874. | 8. Cap-Gaspé, 1873. | 16. Pointe au Maquereau (Gascons Est), 1874. |
| 2. Matane, 1873. | 9. Bassin de Gaspé, 1911. | 17. Port-Daniel (quai), 1902. |
| 3. Cap-Chat, 1871. | 10. Sandy Beach, 1904. | 18. Port-Daniel Ouest, 1907. |
| 4. La Martre, 1876. | 11. Île Plate (Pointe-Saint-Pierre), 1883. | 19. Paspébiac, 1880. |
| 5. Cap Madeleine, 1871. | 12. Cap-Blanc (Percé), 1874. | 20. Pointe Bonaventure, 1902. |
| 6. Fame Point (Pointe-à-la-Renommée), 1880. | 13. Cap-d'Espoir, 1874. | 21. Pointe Duthie (New Richmond), 1904. |
| 7. Cap-des-Rosiers, 1858. | 14. Grande-Rivière, 1884. | 22. Carleton, 1872. |
| | 15. Newport, 1895. | |

plus de rester vigilant jour et nuit pour surveiller les caprices de la mer, il doit assumer seul ou avec les membres de sa famille un grand nombre de charges touchant l'entretien et le fonctionnement du phare et des appareils de communication.

Tâches coutumières

- Nettoyer chaque jour les réflecteurs, les prismes de verre et les lentilles.
- Nettoyer les vitres de la lanterne.
- Remonter le poids actionnant le système de rotation du feu (lumière).
- Actionner le signal sonore en temps de brume. Le phare de la pointe Sud-Ouest d'Anticosti détiendrait le record annuel canadien de brouillard, soit 66,6 jours.
- Par beau temps, établir une communication visuelle avec les navires grâce

au sémaphore utilisant 18 pavillons.

- Entretenir les divers bâtiments de la station. En 1912, une missive du ministère de la Marine et des pêcheries signale que les gardiens « doivent aussi tenir les environs du phare dans un état qui donne du crédit au gouvernement et qui sert de modèle dans le voisinages⁴. »
- Fournir au moins un rapport mensuel au ministère.

Les dangers du canon à brume

Dans ces lieux isolés, le gardien est souvent confronté à des situations dangereuses. En novembre 1878, Honoré Lavoie (1852-1942) de Nouvelle fait preuve d'un courage hors du commun au moment où il occupe le poste de signaleur au phare de Greenly Island, une petite île située dans le détroit de

Belle-Isle séparant la côte du Labrador de celle de Terre-Neuve. Lors des périodes de brumes épaisses et de tempêtes, le gardien-signaleur est tenu de tirer du canon afin de garder les navires éloignés de la terre. Un jour, le canon qu'il est en train d'appareiller explose et lui inflige une sérieuse blessure au bras gauche. Il panse tant bien que mal son bras blessé, mais sans grand succès, car sa blessure s'enflamme et lui fait endurer d'atroces souffrances. Faisant preuve d'un sang-froid remarquable, il lui vient à l'évidence qu'il devra se faire amputer le bras sur place. Au moyen d'une égoïne, un marinier lui coupe l'avant-bras et le panse comme il le peut. Le mal revenant avec persistance, il se voit contraint de subir une seconde amputation au-dessus du coude. La venue d'un navire de ravi-



L'ancien gardien Honoré Lavoie, vers 1940.
Photo : collection Jules Bélanger.

taillement le délivre de ses malheurs. Conduit à l'Hôpital de la Marine de Québec, on lui pratique une troisième amputation emportant le reste de son bras. De retour à Nouvelle, Honoré Lavoie se rétablit admirablement bien, élevant sept enfants et écoulant le temps comme agriculteur et menuisier. Il excelle même dans la menuiserie en fabriquant avec son seul bras des moulins à battre le grain, des vanneurs et des chariots à cheval. Il construira plusieurs granges ainsi que sa maison, ne laissant à personne d'autre le soin de planer son bois.

Les gardiens les plus chanceux travaillent dans un phare à proximité d'un village. C'est le cas à Cap-des-Rosiers en 1874. « De tous les phares du Saint-Laurent, celui du cap des Rosiers est sans contredit le plus agréable à habiter. Ici, le gardien n'a pas à lutter contre l'isolement et l'abandon. Le gouvernement lui donne un logement de rentier; tous les jours le télégraphe se charge de le mettre au courant de ce qui se passe dans le monde : un courrier y arrive tant bien que mal; le prêtre et le médecin sont à la porte, et si le salaire n'est pas très élevé il a l'avantage d'être payé régulièrement. Que peut-on désirer de plus ?⁵ »

Le gardien est parfois l'un des rares du village à gagner un salaire



Le phare de Port-Daniel Ouest, une source d'inspiration pour Gabrielle Roy.
Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Cornélius Brotherton. P141/2

Un phare inspirant pour Gabrielle Roy

Durant plusieurs étés à compter de 1940, Gabrielle Roy se rend à Port-Daniel Ouest et loge chez les Mckenzie (Bertha et Irving) d'où elle entreprend de fréquentes promenades vers la pointe dominée par le phare, un lieu fortement inspirant pour cette grande romancière.

« Vers la fin du jour les vents atteignirent la folie des ouragans. J'ai toujours aimé les tempêtes, de terre et de mer. [...] La météo venait d'émettre des signaux d'alarme sur la côte. [...] dès mes premiers pas au-dehors je faillis être emportée [...] Je passai le phare, où j'allais souvent le jour. J'atteignis la pointe de terre, de roc plutôt, s'avançant entre des falaises et de hauts récifs en pleine fureur de la mer [...] Certaines journées d'été, très douces pourtant, j'y avais entendu un sourd gémissement, triste à arracher l'âme [...] Il me semblait que criaient pour moi, ou avec moi [...] les vagues, l'écume, les vents, les oiseaux dérangés (qui plaignaient à n'en plus finir la douleur du monde⁷. »

fixe. En 1884, ce salaire annuel varie entre 300 \$ et 500 \$. Dans le village où se trouve un phare, comme à La Martre, le gardien détient un certain prestige qui peut parfois déranger : « Il y avait deux personnes particulièrement respectées au village : le curé et le gardien de phare. Mais on sentait toujours une petite rivalité entre ces deux-là, car le curé avait bien du mal à accepter que quelqu'un d'autre soit à la tête d'un édifice aussi haut que son clocher⁶. » ♦

Merci pour leur précieuse et dévouée collaboration à Jean Cloutier et à Lise Cyr de la Corporation des gestionnaires de phares de l'estuaire et

du golfe Saint-Laurent ainsi qu'à Louis Pelletier.

Notes

1. Cité dans Patrice Halley, *Les sentinelles du Saint-Laurent*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2002, p. 15.
2. À lire : Edward F. Bush, « Les phares du Canada », dans *Lieux Historiques Canadiens*, Cahiers d'archéologie et d'histoire, Ottawa, Parcs Canada, n° 9, p. 15-27.
3. À lire : Maxime St-Amour, « Le phare de Cap-des-Rosiers : un digne point de repère à l'entrée du St-Laurent », *Gaspésie*, vol. 20, n° 1 (77), janvier-mars 1982, p. 15-21.
4. Canada, ministère de la Marine et des pêcheries, *Rule ans Instructions for the Guidance of lighthousekeepers*, Ottawa, 1912, p. 15. Cité dans Lafrenière.
5. Faucher de Saint-Maurice, *De tribord à babord : trois croisières dans le golfe Saint-Laurent*, Montréal, Duvernay frères & Dansereau, 1877, p. 403.



Le phare de Cap-des-Rosiers et la maison du gardien qui communique avec le phare, vers 1930. La première résidence du gardien, construite en 1857, fut démolie en 1956 et reconstruite la même année. Elle fut démolie définitivement en 1981. Les bâtiments du criard de brume et du radio-phare, détruits par le feu en 1957, ont été reconstruits la même année.

Photo : collection Jean-Marie Fallu.

6. Yves Foucreault, cité dans Patrice Halley, *Les sentinelles du Saint-Laurent*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 2002, p. 149.
7. Gabrielle Roy, *Le temps qui m'a manqué*, Montréal, Boréal, 1997, p. 91-92.

Sources

- Marc DESJARDINS et al., *Histoire de la Gaspésie*, Nouvelle édition, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1999, p. 181-183.
- Jean-Marie FALLU, « Le rapatriement du phare de Pointe-à-la-Rennomée : l'identité retrouvée », *Continuité*, n° 77, été 1998, p. 47-52.
- Normand LAFRENIÈRE, *Gardien de phare dans le Saint-Laurent*, Dundrum Press, Toronto & Oxford, 1996, 110 pp.
- Marcel LAMOUREUX, « Le phare de Pointe-à-la-Rennomée : un mode de vie imprégné par la mer et les communications », dans *Gaspésie*, vol. 28, n°s 3-4, (n°s 111-112), septembre-décembre 1990, p. 14-24.
- Adrienne LUCE, « Pointe-à-la-Rennomée : une histoire de pêche et de femmes », *Gaspésie*, vol. 27, n° 66, avril-juin 1979, p. 25-33.
- Mario MIMEAULT, « Les phares », *Encyclobec*, 2002, 2017, http://encyclobec.ca/region_projet.php?projetid=403
- Effie MOLT-BIGNELL, *La vie quotidienne en Gaspésie au début du siècle*, Les Editions de la SHAM, 1983, 161 pp.
- Regina NELSON (LISIK), *Les années à Pointe à la Renommée : souvenirs d'une décennie dans la Gaspésie 1949-1959*, 1998, 100 p.
- Jean PARADIS, *Historique de la station de phare de Cap-Chat*, Québec, Garde côtière canadienne, 1986, 34 p. ; *Historique de la station de phare de Cap des Rosiers*, Québec, Garde côtière canadienne, 34 p. ; *Historique de la station de phare de Pointe à la Renommée*, Québec, Garde côtière canadienne, 1985, 18 p. ; *Historique de la station de phare de Sainte-Marthe-de-Gaspé*, Québec, Garde côtière canadienne, 1986, 23 p.
- Dudley WITNEY, *The lighthouse*, McClelland & Stewart Ltd, 1975.
- *Historique Pointe-à-la-Rennomée (Fame Point)*, L'Anse-à-Valleau, Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau, 2003, 114 p.

Lelièvre, Lelièvre Lemoignan Itée



En plus de nos savoureux produits de la mer, nous vous proposons une visite de notre

ÉCONOMUSÉE

Découvrez comment est capturée la morue et comment elle est préparée à bord des embarcations !

52, rue des Vigneaux,
Sainte-Thérèse-de-Gaspé
418 385-3310