

Les phares des Îles de la Madeleine

Jason Bent

Numéro 74, été 2003

Québec maritime : canots, barques, verchères, phares, épaves...

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7363ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Bent, J. (2003). Les phares des Îles de la Madeleine. *Cap-aux-Diamants*, (74), 39–43.

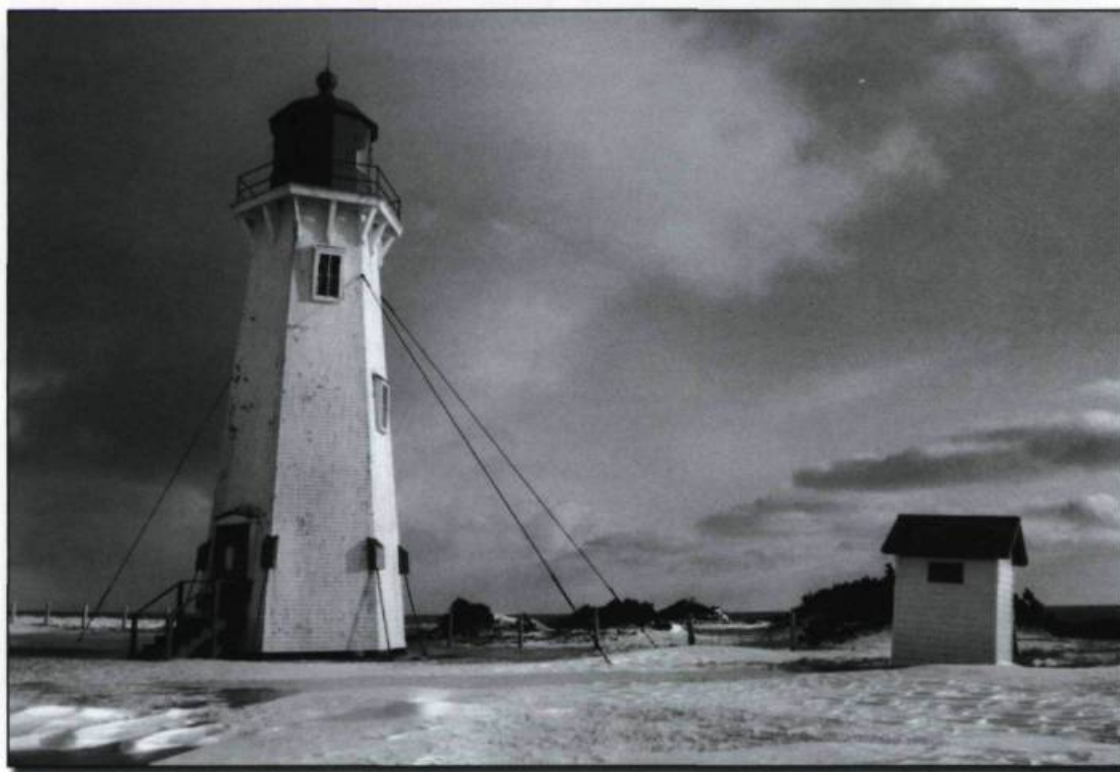
LES PHARES DES ÎLES DE LA MADELEINE

PAR JASON BENT

Aux confins du Québec maritime, au cœur du golfe du Saint-Laurent, les îles de la Madeleine abritent six tours de couleur blanche et rouge qui continuent d'émettre un message lumineux à quiconque veut bien le capter. Pendant longtemps, elles ont littéralement constitué un cordon de sécurité pour les Madelinots qui vivaient de l'activité maritime ainsi que pour les nombreux navires qui ont sillonné les côtes. Leur géométrie ainsi que la diversité des matériaux utilisés témoignent de l'évolution des phares dans ce minuscule pays empreint d'une culture acadienne aux couleurs vives.

L'archipel comprend une douzaine d'îles. Six d'entre elles, soit Havre Aubert, Cap aux Meules, Havre aux Maisons, l'île aux Loups, Grosse Île et Grande Entrée sont unies les unes aux autres par de fragiles bandes de sable blanchâtre. Trois autres sont éloignées du groupe principal : l'île Brion à quatorze milles de Grosse Île, le rocher aux Oiseaux à une vingtaine de milles de la Pointe de l'Est et

l'île d'Entrée, la seule île habitée qui n'est pas reliée au reste de l'archipel. Bordées par des falaises de grès et garnies de collines ondulées et de prés florissants, les îles de la Madeleine sont le théâtre d'un spectacle naturel éloquent. Mais elles ne sont pas que paradisiaques ! Le golfe du Saint-Laurent a toujours imposé aux navigateurs hauturiers des conditions très difficiles. Les obstacles naturels auxquels ils ont eu à faire face sont nombreux : écueils, hauts-fonds, banc de sable, brouillard, courants irréguliers, etc. Au centre de cette grande voie d'eau, les îles de la Madeleine ont arrêté brusquement la course de nombreux bateaux. En effet, elles portent un lourd bilan de plus de 600 naufrages, ce qui en fait le deuxième cimetière de l'Atlantique après l'île de Sable située en Nouvelle-Écosse. Ces épaves sont intimement liées aux phares qu'elles voisinent et forment avec eux un paysage culturel qui témoigne d'un passé maritime récent. À la suite d'un nombre important de catastrophes maritimes au XIX^e siècle, plusieurs réclamations ont été faites



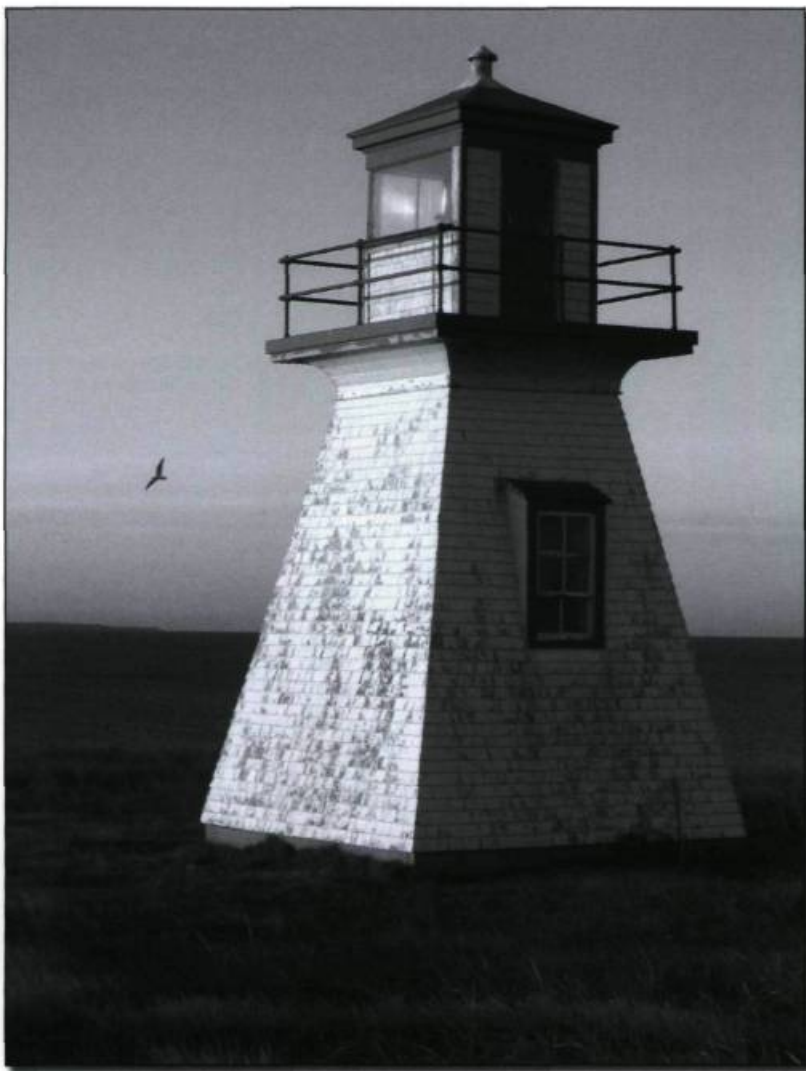
«Phare de l'île d'Entrée». Photographie Ariane C. Arsenault. (Archives de l'auteur).

pour illuminer le centre du golfe. Après le naufrage de son navire, le *Miracle*, le 19 mai 1847, à la Pointe de l'Est, le capitaine H. H. Elliot recommanda fortement que des phares soient érigés dans ce secteur. Aussi, en 1869, le président de la société Allan Line, la plus grande ligne de paquebots du pays détaille, à l'intention du gouvernement fédéral, les projets de phares nécessaires à la mise sur pied d'un service de courrier efficace sur le Saint-Laurent.

BESOIN OBLIGE

Dès 1870, le gouvernement autorise une première vague de construction. Cette même année, on entreprend l'édification du phare au rocher aux Oiseaux, soit plus de 60 années après la construction du premier phare érigé au Québec, celui de l'île Verte. Étant accessible seulement par temps calme, l'érection d'un phare sur ce rocher relevait du prodige. On a dû construire un escalier de plus de 150 marches sur sa paroi et installer un palan pour soulever l'équipement nécessaire pour

■ «Phare de l'anse à la Cabane». Construit en 1871, le doyen des phares des îles de la Madeleine conserve son intégrité. Photographie Jason Bent. (Archives de l'auteur).



«Ancienne maison-phare de l'Étang-du-Nord». Photographie Janet Turnbull. (Archives de l'auteur).

les nombreuses dépendances. Un canon à brume a également été installé. Cette terre inhospitalière, d'une superficie de 182 mètres de longueur sur 61 mètres de largeur, a causé la perte de nombreux gardiens et de leurs proches. Une série d'accidents impliquant le canon à brume, la chasse aux phoques sur la banquise et l'empoisonnement par l'eau figure parmi les causes de ces décès. Fort heureusement, les améliorations apportées au fil des années (installation d'un câble télégraphique, remplacement du canon par un sifflet à air comprimé, amélioration du système de filtration de l'eau) et la vigilance accrue des gardiens ont mis un terme au sombre bilan de ce rocher rébarbatif. Jusqu'en 1960, les gardiens y demeuraient avec leur famille, accompagnés de deux assistants. De 1961 à 1988, les gardiens travaillaient en équipe de deux et se faisaient relayer chaque mois par un autre duo hélicoptéré. Aujourd'hui, le phare fonctionne grâce à une ampoule électrique alimentée à l'énergie solaire. Les quelques infrastructures qui restent sont dans un état lamentable et sont assujetties aux forts vents et aux colonies d'oiseaux qui, depuis l'automatisation du phare, en 1988, ont repris possession de leur îlot en mer.

À l'extrémité sud de l'archipel, un second phare, celui de l'anse à la Cabane, situé à Bassin sur l'île du Havre Aubert, voit le jour, en 1871. Au coût de 6 828 \$, ce phare hexagonal fut construit à cet endroit à la suite d'une rencontre fortuite faite par William Cormier en revenant de la Nouvelle-Écosse. Il fit connaissance avec un agent du ministère de la Marine qui avait pour mandat de repérer un site propice à l'installation d'un phare sur la partie méridionale de l'île du Havre Aubert. William Cormier fit part à l'agent qu'il était propriétaire d'un terrain ré-

pendant aux critères et qu'il était disposé à y travailler comme gardien. Après y avoir allumé la lumière pendant plus de 30 années, son fils, né à la maison servant à accommoder le gardien et sa famille, assura la vigie au phare jusqu'à l'âge de 67 ans. Avec ses quatre étages, ce phare est le plus haut des îles de la Madeleine. Autrefois, le gardien devait y gravir les marches deux à trois fois par nuit afin de hisser le poids permettant la rotation du système oculaire reposant sur un bassin de mercure. La famille Cormier était également responsable d'un comptoir postal et d'un service de télégraphie installé à même la maison du gardien.

En 1874, deux maisons-phares sont construites. L'une à l'ouest de l'île du Cap aux Meules, dans le secteur de l'Étang-du-Nord et l'autre, sur la colline Wash Pond à l'île d'Entrée. La lumière de l'île d'Entrée ne servait pas qu'à signaler la présence de ses côtes escarpées. Isabelle Crowell, fille de D.K. Mclean, ancien gardien de ce phare, raconte que, étant petite, dès que la lumière annonçait la fin du jour, c'était l'heure de la rentrée pour les jeunes.

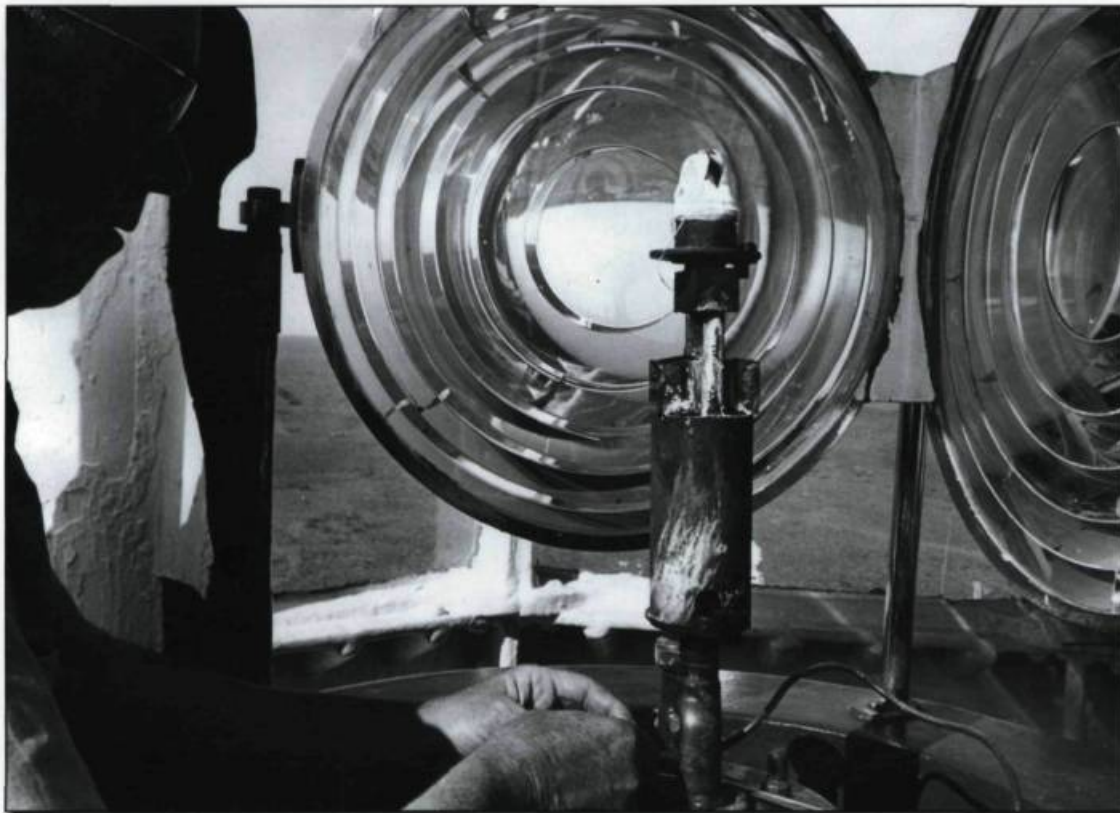
Ces deux structures originales furent démolies au siècle dernier. Celle de l'île d'Entrée fut remplacée par une tour octogonale en ciment tandis que le phare de l'Étang-du-Nord, sur l'île du Cap aux Meules, fut d'abord remplacé par une tour de métal, en 1967. Vingt

ans plus tard, une tour en fibre de verre aux allures cosmiques succéda à la structure précédente. Boulonné au cap Hérissé, ce phare fut parmi les premiers à être automatisé aux îles de la Madeleine.

UN RÉSEAU QUI PREND DE L'EXPANSION

Au tournant du siècle dernier, la construction de deux nouveaux phares aux îles de la Madeleine et l'installation d'une station Marconi à Cap aux Meules donne un nouvel élan au réseau d'aides à la navigation. En 1905, on installe un phare de bois de forme octogonale sur l'île Brion. Du haut de son promontoire, la lumière de cette sentinelle facilitait le trafic maritime en provenance et à destination du fleuve Saint-Laurent, qui passe par le détroit de Cabot. Arnold Clarke, dernier gardien à ce phare affirme qu'il fut un temps où la lumière de Brion était la plus brillante dans tout le golfe. Elle éclairait même Grosse Île la nuit! Il a donc fallu modifier l'inclinaison de la lumière pour ne pas troubler les navigateurs.

Érigé en 1911, au pied du cap Gridley, le petit phare portuaire de Havre Aubert et le quai étaient considérés comme la principale porte d'entrée aux îles de la Madeleine. De nombreux bateaux venaient y accoster dont le *Nord Gaspé* et le *Lovat*. L'arrivée de ces bateaux constituait tout un événement et était



■ «Maison-phare de l'Étang-du-Nord». Pendant trois décennies, Phillip Turnbull fut le gardien de ce phare qui indiquait la bonne voie aux pêcheurs et navigateurs à l'ouest de Cap aux Meules. Photographie Janet Turnbull. (Archives de l'auteur).

une source de distraction importante pour les habitants de l'île. Au crépuscule, le gardien se rendait au phare afin de remplir le réservoir de paraffine et allumait le feu fixe, de couleur rouge. Il y retournait à l'aurore pour éteindre la lampe. Quand la brume était dense et la visibilité réduite, le gardien devait passer la nuit au phare et «borgotter», c'est-à-dire, faire crier le «borgot» à intervalles réguliers pour permettre aux marins de se repérer. Car avant l'arrivée d'aides à la navigation aussi sophistiquées que les criards de brume électrique ou le radiophare, le brouillard constituait sans doute l'un des dangers les plus redoutables pour la navigation dans le golfe. Le phare a été démolé au milieu du siècle dernier car son quai, situé en eaux peu profondes était dans un état de décrépitude avancé. Ne pouvant plus accommoder des bateaux au tonnage de plus en plus élevé, il fut remplacé par l'actuel quai des pêcheurs à l'extrémité du site historique de La Grave.

Le réseau des phares aux îles de la Madeleine fut consolidé davantage en 1928 à la suite de démarches entreprises notamment par Grégoire Lafrance, un homardier de l'île du Havre aux Maisons. Il détenait alors une propriété au Cap Alright et fit signer des requêtes aux pêcheurs afin d'y installer un phare pour faciliter la navigation dans la baie de Plaisance. Aussi connu sous le nom



«Ancien phare de Havre Aubert». Pendant plus de 40 ans, l'ancien phare de Havre Aubert accueillait de nombreux bateaux. (Collection Frédéric Landry).

de l'Échouerie, ou de la Pointe-Basse, ce phare pyramidal est un icône bien connu aux îles de la Madeleine. Là aussi, le gardien devait se rendre à *la light* le soir et y retourner tôt le matin pour allumer puis éteindre son feu à éclats.

DES HOMMES VAILLANTS

Ici comme ailleurs, les gardiens de phare ont consacré une partie de leur vie à indiquer un chemin. Rien ne devait venir entraver ce travail inlassable. Un seul faux pas pouvait avoir des conséquences désastreuses sur la navigation. Le travail des gardiens de phare jusqu'à l'automatisation était essentiel. Sans

«Phare du cap Alright».
La butte ronde sans la croix serait comme un phare sans lumière.
Photographie Ariane C. Arsenault. (Archives de l'auteur).



eux, la route du golfe aurait été sombre et dangereuse. Ils se sentaient responsables de la vie des marins qui naviguaient au large. Leur devoir consistait à enregistrer dans le rapport officiel toutes les activités quotidiennes importantes : les conditions météorologiques, les renseignements et les messages en relation avec le fonctionnement du phare. Les travaux d'entretien du phare et des dépendances occupaient une bonne partie de leur temps. Une forte tradition de succession de père en fils a toujours existé aux îles de la Madeleine et seulement les vétérans pouvaient rompre ce cycle. En effet, ils avaient toujours la priorité lorsqu'un gardien prenait sa retraite.

La principale caractéristique des gardiens est leur vigilance. Leur vie battait au rythme de la lumière émise par leur sentinelle respective. Claudette Leblanc, fille d'Évé Leblanc qui a travaillé au phare du rocher aux Oiseaux et à celui de l'île Brion, affirme que lorsque son père revenait du rocher après un mois de travail, il lui arrivait fréquemment de se réveiller en pleine nuit de peur que le phare ne soit éteint. Les gardiens devaient aussi composer avec le bruit répété des signaux de brume qui pouvait parfois émettre leurs cris pendant plusieurs jours. Quelqu'un a déjà demandé à Daniel K. Mclean, gardien de phare à l'île d'Entrée, si le bruit de la sirène de brume l'éreintait, il répondit : «La seule fois que j'ai entendu la sirène, c'est quand elle n'a pas sonné». Par une nuit de brouillard, alors qu'il dormait et que son assistant était au poste, la sirène de brume a manqué un appel et aussitôt, Mclean s'est réveillé en sursaut! Les hommes qui ont veillé sur les phares de l'archipel se devaient d'être débrouillards et plusieurs étaient astucieux. Par exemple, Edmond Boudreau, dernier gardien au phare de l'anse à la Cabane a apporté des modifications intéressantes au phare durant son mandat. On pourrait même dire qu'il a devancé son automatisé. Avec



«Phare du rocher aux Oiseaux». Photographie Pêche et Océans Canada. (Archives de l'auteur).



l'aide de son frère électricien, il a connecté un fil reliant le phare à la maison afin d'allumer et d'éteindre celui-ci à partir de sa chambre à coucher! De plus, il avait conçu une ouverture au plafond du premier étage pour que le poids descende une douzaine de pieds plus bas afin d'épargner une heure de sommeil...

■ «Phare de l'île Brion». Le phare de l'île Brion hiberne avant la débâcle printanière et la reprise de la navigation. Photographie Jason Bent. (Archives de l'auteur).

SYMBOLES D'UNE CULTURE INSULAIRE UNIQUE

Certes, l'époque où les phares des îles de la Madeleine constituaient un soutien essentiel à la navigation est révolue, mais résisteront-ils à la désuétude? Les phares rappellent constamment le dur chemin que les navigateurs ont parcouru et nous incitent à jeter un regard d'appréciation sur notre riche histoire maritime. Désormais, ces nobles tours possèdent peut-être une autre vertu, soit celle d'annoncer la mer aux terriens. Véritables symboles de notre identité collective, les phares des îles de la Madeleine doivent demeurer accessibles. La Corporation pour la sauvegarde du patrimoine bâti de l'île du Havre Aubert œuvre dans ce sens afin d'assurer l'accès du public au phare de l'anse à la Cabane pour les générations futures. D'autres organismes, comme le Centre nautique de l'Istorlet, offre des croisières-excursions relatant la fabuleuse histoire des phares de l'archipel. Cette route des phares maritimes est un moyen privilégié pour sensibiliser les résidents et les visiteurs à ce patrimoine insulaire méconnu. ♦

■ Jason Bent est agent de développement touristique au Centre nautique de l'Istorlet. Pour plus de renseignements à propos de ce nouveau circuit touristique, contactez le :
1 888 937-8166.