

Des phares flottants sur le Saint-Laurent

Jean Cloutier¹

Aujourd'hui, les phares du Saint-Laurent vivent une période charnière de leur histoire depuis l'adoption la loi S-215 en 2010 permettant au gouvernement fédéral de céder les phares à des municipalités, des regroupements et associations bénévoles. La dernière période marquante de l'histoire de nos phares avait eu lieu dans les années 1970 jusqu'en 1988, alors que l'automatisation de nos tours lumineuses avait ajouté la profession de gardien de phare sur la liste des métiers disparus. Toutefois, au début des années 1960, quelques-uns d'entre vous ont possiblement été témoins d'un autre changement important apporté au système d'aides à la navigation. Avec la construction du pilier du Haut-Fond Prince à l'embouchure du Saguenay, le glas avait sonné pour le dernier bateau-phare du Saint-Laurent.

L'époque des bateaux-phares en aval de Québec avait commencé en 1830 avec le mouillage de ce premier type d'amer flottant dans la traverse Saint-Roch. La Maison de la Trinité de Québec, qui était responsable de l'administration du fleuve depuis sa création en 1805, ne possédait que le phare de l'île Verte à ce moment. C'est l'amiral Henry Worsley Bayfield qui proposa ce phare flottant en plus d'identifier la position où il devait être mouillé afin de mieux assister les marins naviguant dans ce secteur étroit

du fleuve. La même année, un deuxième phare fut allumé sur la rive nord, soit celui de Pointe-des-Monts. Par la suite, quelques phares ont été érigés, mais il fallut attendre jusqu'en 1871 pour que d'autres bateaux-phares s'ajoutent au système laurentien d'illumination. Avec la Confédération en 1867, le ministère de la Marine et des Pêcheries voit le jour, mais il n'a été en activité qu'à compter du 22 mai 1868. À ce moment, la Maison de la Trinité de Québec administrait vingt-trois phares, dont un seul phare flottant situé dans la Traverse Saint-Roch inférieure. Lors des premières années qui ont suivi, 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. Le 13 mai 1870, la gestion des phares exercée par la Maison de la Trinité de Québec a été abolie officiellement par voie législative. Cette gestion était dorénavant l'affaire du ministère fédéral de la Marine et des Pêcheries qui a pris en charge définitivement le contrôle total de la gestion des phares le 1^{er} mars 1871. La Trinity House de Québec a été officiellement dissoute en 1875. Sous la pression des compagnies maritimes, le nouveau ministère a commencé une autre vague de construction de phares et de mise en place de bateaux-phares. Plus d'une centaine ont été construits au Canada dans les

années 1870. Ainsi, en 1871, quatre bateaux-feux ont été ajoutés en aval de Québec afin de signaler des hauts-fonds dangereux. Le premier dans la Traverse Saint-Roch supérieure, un deuxième sur la batture de Manicouagan, un troisième sur la batture de l'île Rouge et un autre à Sandy Beach dans la baie de Gaspé.

À des périodes différentes de l'histoire du Saint-Laurent, nous retrouvons aussi des bateaux-feux à la pointe est de l'île d'Anticosti, à l'extrémité de la batture de l'île Blanche, au large du Haut-fond Prince dans l'estuaire du Saguenay et même aux abords de l'île aux Coudres. Pour quelques-unes de ces stations, plusieurs navires se sont succédé au fil des années pour accomplir cette tâche lumineuse. (figure 1)

Par exemple, le *Prince Shoal No 7* a été ancré près de la batture du Haut-fond Prince de 1906 à 1956 pour être ensuite remplacé par un autre bateau jusqu'à la construction du pilier phare. Au sud de l'île Rouge, le *Lightship No 3* a remplacé en 1923 la goélette qui marquait l'endroit depuis 1871 et a occupé ce mouillage durant toutes les saisons de navigation subséquentes jusqu'en 1961. Au bout de la batture de l'île Blanche, plusieurs bateaux se sont succédé, dont le *Lightship No 5*, le *Lightship No 23* et le *Lightship No 20*. C'est également la construction

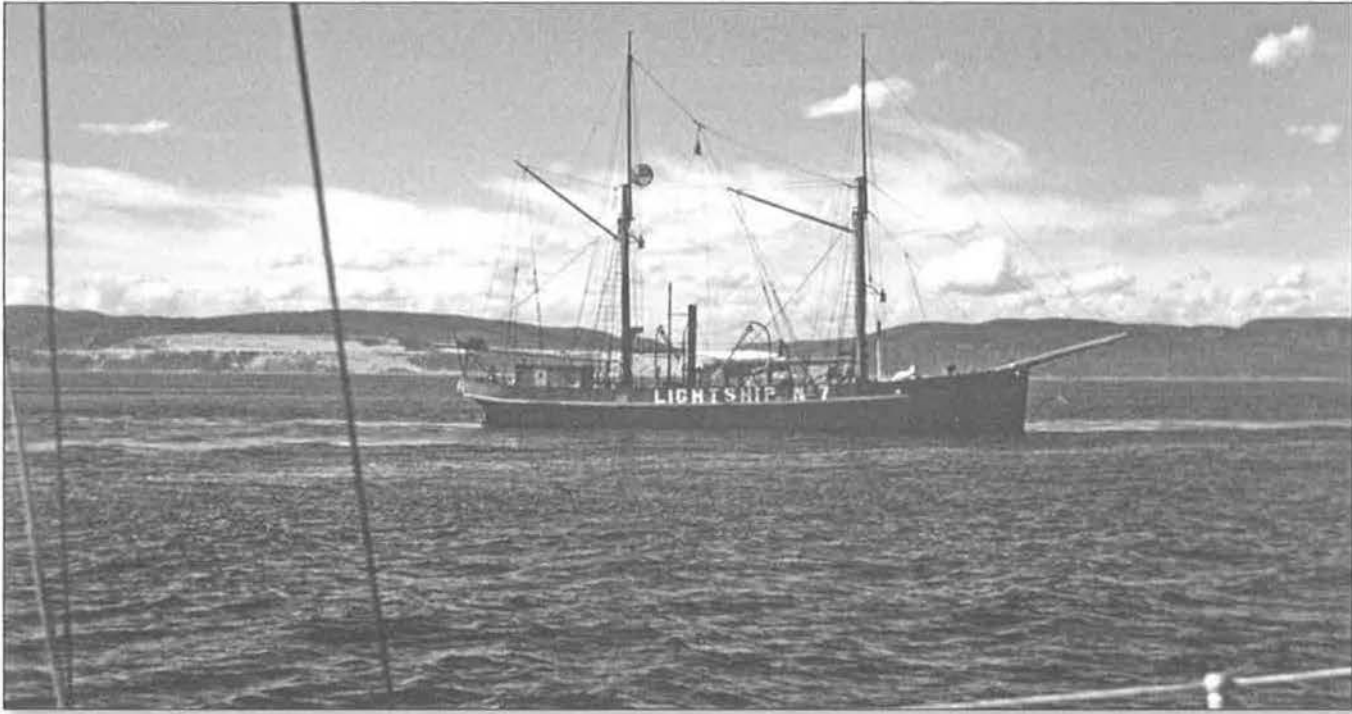


Figure 1 : Bateau-phare *Prince Shoal No 7*.
Collection : M. Paul Desgagnés.

d'un pilier phare qui a remplacé l'utilisation d'un phare flottant, en place depuis 1894. Dans la Traverse Saint-Roch, deux bateaux-feux furent utilisés, avant d'être remplacés par les premiers piliers installés dans notre région. Par contre, ceux-ci n'ont pas résisté aux rigueurs de nos hivers et furent emportés par les glaces. Un phare flottant a dû être remis en service pendant encore quelques années. Ces lumières ont été, dans la plupart des cas, entretenues par des équipages de marins des villages avoisinants.

Contrairement à plusieurs pays ayant eu recours aux bateaux-phares pour illuminer leurs côtes, ici, les rigueurs de l'hiver venaient paralyser la principale voie d'eau commerciale. Par conséquent, les phares flottants hivernaient

de décembre à avril au port de Québec ou dans un autre port de refuge. Cette période d'arrêt obligatoire servait à faire des inspections et à accomplir quelques travaux de maintenance. Chaque printemps, la flotte de bateaux-phares quittait la ville pour aller mouiller à leurs positions respectives. En réalité, un bateau-phare n'était rien de plus qu'une grosse bouée lumineuse qui nécessitait la présence d'un équipage à bord pour maintenir allumée la précieuse lumière. Plus tard, ces amers flottants ont été pourvus de corne de brume pour signaler le danger lorsque la visibilité était réduite par la pluie, le brouillard ou la neige. Les avancées technologiques ainsi que les coûts relatifs aux salaires, à la maintenance et au remplacement des bateaux ont été les causes de la disparition de

ce type d'aide à la navigation. L'apparition des bouées lumineuses automatiques et les nouvelles constructions de piliers sur lesquels il était maintenant possible d'ériger un phare ont succédé à tous ces petits bateaux ballottant au bout d'une chaîne et surmontés d'une lumière. (figure 2)

La vie de ces gens de mer n'a pas été facile sur ces bateaux sans destination et ils ont été victimes d'abordages, naufrages et noyades plus souvent qu'à leur tour. Cette épopée des bateaux-phares a duré 134 années, soit de 1830 à 1964, alors que le dernier de ces bateaux-feux du Saint-Laurent, le *No 4*, a été transféré sur le Haut-fond de Lurcher à l'entrée de la baie de Fundy. Il s'agit d'une période méconnue, mais exceptionnelle de l'histoire du Saint-



Figure 2 : Le bateau-phare No 20 a occupé plusieurs stations différentes sur le Saint-Laurent.
Photo : Archives nationales du Canada.

Laurent, dont les traces vont disparaître bientôt. Ces dernières pourraient se perdre à tout jamais, si nous ne posons pas des gestes aujourd'hui afin de nous assurer que les souvenirs demeurent bien vivants pour les générations futures. Force est de constater que les dernières personnes ayant connu cette époque sont âgées... C'est pourquoi, avec Jean-Pierre Charest, un autre passionné d'histoire maritime, nous travaillons à la conception d'un livre relatant l'histoire de nos phares flottants.

Jusqu'à présent, nous avons eu la chance et le plaisir de rencontrer et de recueillir les témoignages de cinq personnes qui ont côtoyé les « lightships ». Ce type de source d'information apporte sans contredit une dimension plus humaine qui complète bien les renseignements récoltés dans les archives gouvernementales, journaux et autres documents d'époque.

Vous avez travaillé sur un bateau-phare? Un membre de votre famille, un ami ou une connaissance

a été employé sur ces phares flottants? Vous avez des informations, anecdotes, histoires, documents, photos, cartes postales, découpures de journaux ou tout autre élément relatif aux bateaux-phares du Saint-Laurent? Nous vous invitons donc à nous aider dans nos recherches visant à produire un livre unique sur ce sujet et à assurer ainsi la sauvegarde de cette partie importante de notre patrimoine maritime.

Note

- 1 Présentement pilote maritime dans le secteur Québec aux Escoumins, Jean Cloutier a étudié à l'Institut de marine de Rimouski. Au cœur de l'initiative d'un musée sur le site du premier phare du Saint-Laurent sur l'île Verte, il collabore aux recherches historiques pour plusieurs expositions et musées se rapportant aux réalités maritimes.