

# Le phare de pointe Mitis, une richesse à conserver

Samuel CÔTÉ

Un phare est une tour érigée le long d'une côte ou d'un cap qui a pour objectif principal de guider les navigateurs au moment opportun, par exemple, indiquer la proximité des côtes ou pour signaler la présence de récifs et de hauts-fonds. Avec les nombreux naufrages survenus au début des années 1800 dans le Saint-Laurent, les autorités n'ont eu guère le choix de se plier aux demandes des citoyens, réclamant la construction de phares. Ils mirent donc tout en œuvre pour remédier à la situation. Dès 1809, un premier phare est fonctionnel, celui de l'île Verte, troisième plus vieux au pays. En 1826, sous l'administration de la Maison de la Trinité, aujourd'hui Transports Canada, des décisions sont prises et des emplacements sont ciblés pour implanter de nouvelles tours. Les coûts élevés et les ressources limitées freinent les démarches; le second phare, Pointe-des-Monts ne verra le jour que 21 ans après l'érection du premier. Dans notre région, celui de Pointe-au-Père fait son apparition en 1859 tandis que Matane entre en activité en 1873. Un an après, le premier phare de Métis-sur-Mer dévoile son identité à notre merveilleux paysage.

## Le début d'une grande époque

Avant même l'implantation du premier phare, la vie maritime occupait une grande place dans le quotidien des Métis. Avec la venue des familles écossaises et le marché du bois en pleine expansion, le seigneur de l'époque, John McNider, voyait grand. Il voulait faire de Métis-sur-Mer un grand port, une station de pilote, et même un centre pour le bois et la pêche. Il aura été un grand visionnaire du début des années 1800. La famille Ferguson fit l'acquisition de la seigneurie en 1850 du neveu de John McNider. En 1870, John Ferguson prit les rênes, succédant à son père David. Le terrain où se trouve le phare actuel a vibré bien

avant l'arrivée de la première station comme en témoigne cet extrait : « *Concerné par le bien-être des gens, il essaya toujours de faciliter la venue de visiteurs en été, avant même l'apparition du chemin de fer. Ferguson acquit l' « Agency for the New Gulf Port SS Company » qui desservait alors le Bas-Saint-Laurent. Elle devait signaler les bateaux et s'occuper de débarquer et d'embarquer les passagers à la Pointe-du-Phare* »<sup>1</sup>. L'opération était bien simple, le navire rempli de touristes jetait l'ancre au large et une chaloupe assignée allait les chercher pour ensuite les amener jusqu'à la rive. Avec l'arrivée du train en 1876 à Petit-Métis, et de la gare en 1911, cette activité perdit alors de son lustre et disparut petit à petit.

## Le premier phare

Après des demandes publiques du député du comté de Matane en 1850 et du seigneur David Ferguson en 1861, les années d'attente et de frustration sont enfin terminées. Il était de mise de construire une tour à Métis afin de protéger les marins. J'ai répertorié une quinzaine de naufrages entre 1828 et 1871, ceci prouve que les naufrages sont la raison principale de l'implantation d'un phare à Métis. Il complétait donc un réseau avec Pointe-au-Père et Matane. C'était un outil primordial pour les navigateurs du Saint-Laurent. Les nuits sombres passées sur le fleuve allaient devenir plus paisibles. Dès 1870, le ministère de la Marine et des Pêcheries ordonne l'établissement définitif d'une station à Métis. À la fin de l'été 1873, les travaux commencent. Enfin, le 20 octobre 1874, le feu est officiellement allumé, la tour en bois mesure 40 pieds de hauteur, elle est peinte en blanc à l'exception de la coupole et de la toiture de l'habitation qui sont en rouge. La lumière était visible à 15 milles du large en temps clair et le feu offrait un éclat par minute. Le premier gardien fut

J. Jules Martin. À la suite de son décès, Jules-Gabriel Martin lui succède et restera responsable du phare jusqu'à sa retraite. En 1889, la force du feu augmenta à la suite de la demande de deux capitaines. Quinze ans plus tard, le phare sera repeint totalement en rouge afin d'être plus distinctif selon les saisons. En 1909, c'est la fin des opérations au premier phare. Élisée Caron sera le dernier gardien du phare original; il fera la transition du premier au second.

## Le deuxième phare

Le début des années 1900 est marqué par une augmentation du mouvement maritime sur le fleuve Saint-Laurent dû à un accroissement des échanges commerciaux, à une hausse des immigrants et du courrier. Les autorités sont alors forcées d'améliorer les fanaux existants. Dès 1903, une étude débute afin d'identifier les phares à être remplacés ou modifiés. Le feu de Métis sera sélectionné, car il avait atteint son âge limite. Avec le temps, une tour en bois revenait plus cher en réparation. On voulait donc investir spécialement sur du solide et une technologie plus perfectionnée. La construction du second phare sera entreprise en 1906 et se terminera au printemps 1909. Ce nouveau modèle sera de forme cylindrique, peint entièrement en rouge et fait à partir de béton armé. Entre 1923 et 1924, d'importantes réfections sont achevées, le phare passe de forme cylindrique à hexagonale. Le gardien en poste à l'ouverture officielle est Élisée Caron. Il surveillera notre fleuve pendant 30 ans, un exploit jamais égalé à Métis. Il cédera l'observatoire à Octave Gendron en 1936. Tout au long de son mandat, M. Gendron aura l'aide de ses fils, David, Robert et Paul-Émile. C'est Georges Fafard, un gardien d'expérience ayant gardé la station de Pointe-des-Monts pendant 26 ans, qui lui succéda en 1954. Il terminera sa carrière à Métis en 1958, année de



Le deuxième phare en 1941.

(Source : Centre de Québec, Bibliothèque et Archives nationales du Québec)

sa mort. Émile Chouinard, sixième gardien, et Alain Chouinard n'écouteront qu'une année au phare. Évariste Ferguson et son assistant gardien, Owen Gleeton, seront les derniers à tenir le fort de 1959 à 1970, année de la fermeture officielle du signal de brume et de la station de Petit-Mitis.



Offre d'emploi de gardien de phare à Métis, 23 décembre 1936.

(Source : Garde côtière canadienne)

### La vie d'un gardien de phare à Métis

La nuit comme le jour, ces protecteurs du littoral avaient l'obligation de rester éveillés. Par beau ou mauvais temps, ils alimentaient le ou les brûleurs; ils devaient les éteindre à l'aurore et les allumer au coucher du soleil. Entretenir la lanterne, les appareils mécaniques, voir à ce qu'il reste assez de charbon, voici quelques tâches accomplies journalièrement. Mais surtout, il ne fallait qu'en aucun temps le feu faiblisse ni disparaisse. Le 17 novembre 1879, le sémaphore et le

télégraphe font leur entrée dans la station et facilitent donc le travail tant pour les gardiens que pour les marins. Ils communiquaient la météo aux navires et vice versa, la station de Québec recevait ensuite un message leur donnant un meilleur portrait du trafic maritime en cours. Chaque jour, ils étaient tenus de remplir le registre de la chambre des machines, ils y notaient la température et le passage des navires. L'inventaire annuel comprenait les heures d'utilisation des signaux sonores. Un des rôles principaux demeurerait la disponibilité envers les rescapés, pour les nourrir et les approvisionner à la suite d'un naufrage. « Il fallait peindre le phare une fois par année dû à l'air salin »<sup>2</sup>, m'affirmait Rodrigue Gendron, fils d'Octave, gardien du phare de Métis entre 1936 à 1954. Dès que le brouillard camouflait Baie-des-Sables, les gardiens se rendaient immédiatement enclencher le système de signaux sonores. À pointe Mitis, deux petits coups et un grand coup caractérisaient cette sentinelle de la mer. Les bâtiments savaient où ils se trouvaient et pouvaient déterminer leur position afin de continuer leur course sans crainte. Aux quatre heures, ils montaient en haut du phare pour faire la vérification de l'air dans le manteau. L'installation du diaphone a été faite en mai 1918, cet appareil qui fonctionnait à air

comprimé au moyen d'un moteur à combustion fournissait un rendement efficace et apportait une aide supplémentaire, je dirais même capitale. Il disparut en 1970, donnant le coup de grâce à la présence des gardiens. C'était la seule opération qui nécessitait encore l'intervention d'une personne. Pour leur part, le télégraphe et le sémaphore passèrent le flambeau à la télégraphie sans fil en 1951. Au début du siècle dernier, une fois par année, le brise-glace canadien *Lady Grey* aussi utilisé comme navire de ravitaillement, s'ançrait à un mille au large de la côte. Il venait porter des vivres et des accessoires nécessaires au fonctionnement du site. C'est ce même bateau qui avait transporté, le lendemain de la terrible tragédie du 29 mai 1914, 188 dépouilles de l'*Empress of Ireland* vers Québec afin de les identifier. Voici les qualifications minimales exigées pour devenir gardien de phare : avoir une instruction d'école primaire de préférence, au moins un an d'expérience comme aide de gardien de phare, pouvoir faire fonctionner l'appareil mécanique, entretenir le terrain, avoir une bonne vue, un sens exact des couleurs, une aptitude pour la surveillance, être consciencieux, avoir une bonne santé, être un homme et pour terminer, l'âge pouvait aussi être considéré malgré qu'il n'y avait pas de limite fixée. Il devait passer deux examens, une épreuve écrite et une orale. *En ce qui concerne le salaire, il se chiffrait dans les 300 \$ avec boni au début des années 1900 pour atteindre 2 040 \$ avec boni vers 1930*<sup>3</sup>. Ce métier rapportait peu d'argent, mais le revenu donnait une certaine constance, les gens prisait cette profession. Dans la plupart des cas, la famille résidait dans une maisonnette adjacente. L'hospitalité, l'efficacité et le service fiable des gardiens ont fait leur renommée à travers les années. Ils ont été de fiers témoins de notre histoire maritime.

### De l'automatisation à aujourd'hui

Comme vous l'avez constaté auparavant, avec le retrait du diaphone en 1970, les gardiens n'avaient plus aucune utilité dans la station de Petit-Mitis. Le phare et ses installations sont donc laissés à l'abandon. Mais, pour remédier à la situation, le

ministère des Transports engagea des surveillants qui avaient comme tâche d'effectuer deux visites quotidiennes pour vérifier le site à des heures stratégiques qui différaient d'une journée à l'autre. Ils devaient signaler tout événement insolite et aucun visiteur ne pouvait être admis sur le terrain, excepté les employés du ministère des Transports fournissant la preuve de leur identité. J'ai pu retracer quelques documents avec certains noms de surveillants. Marcel Ouellet aura été le premier surveillant entre 1970 et 1972, ce dernier a été gardien remplaçant dans les années 60. Jean-Baptiste Mackell entra en fonction le 17 juillet 1972 pour quitter son poste le 11 septembre de la même année. Ceci amena la venue de Coaburn Crawford. Avec l'absence de documents et d'une preuve écrite datant du 31 août 1977, je peux affirmer, sous toutes réserves, que M. Crawford aura été le ou l'un des derniers inspecteurs. Cette lumière

de l'estuaire a laissé un vide dans l'esprit et l'imaginaire des Métisziens, les surveillants ont cicatrisé l'image de cette absence avec leur présence quotidienne. En mars 1977, une lettre prouve que quelques organismes et individus étaient intéressés à faire l'acquisition du terrain, du phare et de ses bâtiments. Voici les acheteurs potentiels de l'époque : le ministère de l'Environnement (Service canadien de la faune), l'Institut national de la recherche scientifique (Océanologie), la Municipalité de Métis-sur-Mer et finalement, Jean St-Laurent de Ville Lemoyne près de Montréal.

*Pêches et Océans Canada a cédé une partie du fond de terrain sur laquelle sont érigés trois bâtiments (deux maisons de gardiens et le laboratoire) au ministère des Ressources naturelles du Canada (Service canadien des forêts). La transaction a été effectuée le 11 mai 1978. Pour cette partie d'immeuble, Pêches et Océans a conservé le phare seulement. Ce*

*terrain se trouve être la première partie entre le prolongement de la clôture de l'entrée et le parallèle passant au nord du laboratoire et le petit garage. Pêches et Océans possède en plus du phare, la pointe de terrain sur laquelle est érigé le petit garage. Il est d'usage par la municipalité de Métis-sur-Mer de maintenir le service du feu de navigation à des fins privés<sup>4</sup>.*

Aujourd'hui, les phares sont automatisés ou désuets, mais leur place est assurée à jamais dans notre patrimoine. Il faudrait par contre voir à leur conservation le plus tôt possible. Ils ont tellement d'histoires à nous raconter. Selon Serge Guay, directeur du Site historique maritime de la Pointe-au-Père, il est difficile de donner un chiffre exact sur le nombre de phares existant, car certains sont éteints, en ruine ou d'autres ont été reconstruits, mais le chiffre de 43 est largement diffusé.

## Notes

1 Extrait de la *Revue d'histoire du Bas-Saint-Laurent*, volume XVI, numéro 2, juin 1993, p. 10. Consultez aussi pour d'autres informations Thérèse Beaulieu Roy, *Métis, lieu de rencontre et de floraison*, Éditions Les Ateliers Plein Soleil inc., 2002, 249 p. et Jacques Thériault, Jean-Rock Gagnon,

André BOUTIN, *Hier au pays des Métisziens; histoire et culture d'une région du Québec (1675-1960)*, Mont-Joli, Éditions Les Ateliers Plein Soleil inc., 1977, 272 p.

2 Entrevue réalisée avec Rodrigue Gendron le 20 septembre 2005 à Métis-sur-Mer.

3 Jean Paradis, *Historique de la station de phare de pointe Mitis*, 1986, p. 14-15.

4 Témoignage reçu de Donald Moffet, chargé de projets à Pêches et Océans.