

Le phare de Cap-Chat : trois époques, trois technologies

Yvan Landry

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

Les gardiens de la mer

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/87948ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (imprimé)

2561-410X (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Landry, Y. (2018). Le phare de Cap-Chat : trois époques, trois technologies. *Magazine Gaspésie*, 55(1), 25–27.

Le phare de Cap-Chat : trois époques, trois technologies

Le secteur de Cap-Chat a connu plusieurs naufrages quand la circulation maritime s'est intensifiée sur le fleuve. À titre d'exemple, d'octobre 1845 à novembre 1846, on en compte pas moins de cinq. D'où l'urgence d'installer un phare à Cap-Chat qui se fera en trois époques et en trois technologies¹.

◆ **Yvan Landry**

Gaspé

Dès 1850, le commissaire des Travaux publics, William Hamilton Merritt, recommande fortement l'installation d'un phare à Cap-Chat. Il en recommande d'ailleurs une douzaine, dont un à Cap-des-Rosiers, à l'extrémité ouest d'Anticosti et à Sept-Îles entre autres. Or, les recommandations tardent souvent à se réaliser. Ce n'est qu'en 1870, après maintes démonstrations d'organismes ou de compagnies responsables du développement du commerce maritime, que des crédits furent débloqués pour l'installation d'une « tour à feu » à Cap-Chat. Le cap, depuis des années, était un repère important pour les navigateurs. L'absence d'une « lumière » la nuit lui enlevait son caractère stratégique.

Le premier phare : une tour à feu

Le premier phare, « allumé » le 11 août 1871, était constitué d'une tour en bois de 37 pieds de hauteur, installé sur une terrasse du cap et d'une maison pour le gardien.

La lumière était produite par six brûleurs à mèches cylindriques sur le principe de la lampe d'Argand, un Genevois ayant mis au point ce type de brûleur en 1780. Six réflecteurs disposés autour de ces brûleurs amplifiaient la lumière. Avec un éclat toutes les trente secondes, une révolution complète du

mécanisme prenait trois minutes. À 110 pieds au-dessus de la ligne des hautes marées, le feu pouvait être aperçu, par temps clair, à une distance de dix-huit milles. Ce système fut mis au point en France en 1819. La force motrice activant le mouvement circulaire de l'appareil était tout simplement l'effet de la gravité d'un poids que le gardien devait remonter toutes les deux heures au haut de la tour.

En 1873, on construisit une remise en bois pour entreposer les barils d'huile de pétrole. Sa mise hors service a été faite en août 1875. Son principal « défaut » était son emplacement sur le cap, le rendant peu visible pour les navires en provenance de l'Est. Le naufrage du *Delta*, venant de Londres en destination de Québec, en novembre 1874, sur la pointe de Cap-Chat convainquit les autorités de leur erreur au



Le premier phare de Cap-Chat remonte à 1871.
Photo : Bibliothèque et Archives Canada.



Le troisième phare de Cap-Chat sera en service en 1909.
Musée de la Gaspésie. Fonds Robert Fortin. P54/1b/5/1

sujet de l'emplacement de la tour. Le jugement du Capitaine William Smith Craven fut sans doute déterminant : « Je crois qu'il est de mon devoir de dire, dans l'intérêt de la navigation, que le phare du Cap-Chat n'est pas visible du lieu où le *Delta* est maintenant échoué, et que je l'eusse vu de ce point s'il eut été bien placé, et que je suis d'avis que j'aurais dû voir le phare et sauver mon navire [...]»² ! »

Le deuxième phare : une lumière plus visible

Les autorités ont rapidement réagi au naufrage du *Delta* et donné raison aux critiques de son capitaine. Le deuxième phare, construit sur la même terrasse du cap, mais à 480 verges au nord-est de l'ancien, a été allumé le 5 août 1875. Le mécanisme du premier phare a été réinstallé dans une tour de 17 pieds, mais la portée de l'éclat était à 120 pieds au-dessus de la ligne des hautes marées. On a aussi bâti une

nouvelle maison pour le gardien. Sa nouvelle position faisait en sorte que sa lumière était visible de tous les points d'approche par le fleuve.

Le troisième phare : du catoptrique au dioptrique

Le trafic maritime s'est intensifié au début du 20^e siècle ; son essor commandait un raffinement du balisage du fleuve et du golfe. En 1904, des crédits furent votés pour apporter des améliorations importantes aux phares en service, dont celui de Cap-Chat.

La technologie ayant évolué, on opta pour l'installation d'un appareil dioptrique, c'est-à-dire d'un système de lentille amplifiant la lumière. L'ancien mécanisme était dit catoptrique, c'est-à-dire à réflexion. Le mécanisme de rotation, lourd, reposait sur du mercure, le tout enfermé dans une lanterne. En raison du poids relativement élevé de ce mécanisme, une nouvelle tour a été érigée, en béton cette fois-ci. La lumière

était produite par une lampe à vapeur de pétrole à manchon incandescent. La luminosité pouvait atteindre une intensité de l'ordre de 100 000 bougies. En 1961, une lampe électrique à incandescence a remplacé la lampe à pétrole. La « lumière », allumée le 1^{er} septembre 1909, de couleur blanche, produisait un éclat d'un quart de seconde toutes les trois secondes, chaque éclat étant séparé par une période d'obscurité de deux secondes et trois quarts, alors que la rotation complète du mécanisme durait douze secondes.

...et quand il y a du brouillard ?

Sur un secteur du fleuve, en aval et en amont de Cap-Chat, où on enregistre plus de 700 heures de brume, la lumière d'un phare s'avère bien inutile pour aider au pilotage des navires. Des signaux de brume ayant chacun leurs caractéristiques étaient nécessaires. En 1881, on installa à la Pointe Sainte-Anne, à onze mille à l'est du phare de

Cap-Chat, un cornet de brume fonctionnant à la vapeur produite par une fournaise alimentée au bois. La pression faisait vibrer une anche métallique, produisant un « cri » de huit secondes, ce, à toutes les minutes. Ce mécanisme a été rapidement jugé insatisfaisant à cause de sa situation (au niveau de la mer) et de sa faible intensité.

Les experts, chargés de trouver une solution plus adéquate, optèrent pour l'installation, en 1891, dans le phare de Cap-Chat, d'un canon de brume à bombes de fulmicoton (ou cartouches de coton-poudre). La détonation de la bombe, en hauteur au-dessus de l'eau, allongeait considérablement la portée du signal. Toutes les vingt minutes, le gardien tirait une « bombe » pendant les périodes de mauvaise visibilité, de jour ou de nuit ! Ces cartouches, chargées de fulmicoton, c'est-à-dire d'un composé de poudre de coton nitré, à taux d'azote assez élevé pour avoir des propriétés fortement explosives, éclataient sous l'influence d'une simple décharge élec-

trique produite par une batterie. En raison des risques d'explosion des réserves de cartouches, une poudrière de pierre a été construite à bonne distance de la maison du gardien.

Le diaphone

Une trentaine d'années plus tard, une nouvelle technologie supplanta « les bombes de fulmicoton ». En 1902, un Canadien, le professeur J. P. Northey, inventa et commercialisa le diaphone. C'était un appareil à air comprimé qui produisait un son d'une intensité et d'une portée convenable pour avertir les navigateurs. L'air était comprimé par un moteur à pétrole et contenu dans deux réservoirs. Son premier cri, dont la tonalité descendait gravement à la fin de chaque cycle, se fit entendre à partir du début de la saison de navigation de 1919 ; il se tut vers 1980.

Profitant des installations déjà en place et opérées par des gardiens permanents, les phares furent reliés entre eux par le télégraphe. Le 19 septembre

1879, le sémaphore et le télégraphe furent officiellement installés au phare de Cap-Chat et mis en service, alors qu'il était aussi reconnu comme une station météorologique. ♦

Notes

1. Ce texte est un condensé d'un ouvrage de 72 pages publié par La Société d'Histoire et d'Archéologie des Monts, intitulé *Historique de la station de phare de Cap-Chat*, s.d. Il reprend l'ouvrage, très richement et abondamment documenté, publié en 1986 (34 p.) par Jean Paradis, agent de recherches historiques sur les phares et les aides à la navigation, secteur des Aides à la navigation de la Garde côtière canadienne, auquel J.-Augustin Saint-Laurent, généalogiste de Cap-Chat, y a ajouté le chapitre « Généalogie des gardiens du phare de Cap Chat ». Lire l'ouvrage intégral dans : www.magazinegaspésie.ca
2. Canada Parlement. *Documents parlementaires*, 39, Documents de la Session (no. 5), 1876; annexe n°7 « Rapport d'une enquête sur la cause du naufrage du steamer Delta », Département de la Marine et des Pêcheries, Division de Québec, 3 février 1875, p. 115. Cité dans Jean Paradis, *Historique de la station de phare de Cap-Chat*, 1986, p. 11.



MUSÉE
de la Gaspésie

MERCI DE VOTRE GÉNÉROSITÉ !

SOUTENEZ LE MUSÉE DE LA GASPÉSIE ET PARTICIPEZ À L'HISTOIRE!

TOUT DON, QUEL QUE SOIT SON MONTANT, EST UN APPORT PRÉCIEUX POUR VOTRE MUSÉE RÉGIONAL

En complément de ses recettes propres (droits d'entrée, location de salle, boutique) et de la contribution du ministère de la culture qui représente 33 % de son budget, le Musée de la Gaspésie finance ses activités grâce au généreux concours de ses mécènes. En tant que particulier, vous pouvez soutenir le Musée de la Gaspésie. Tout don, même modeste, constitue un geste indispensable pour l'avenir du Musée.

Le Musée de la Gaspésie émet des reçus pour fin d'impôt.

DON IMMÉDIAT

Le montant de votre don permettra de financer :

- les actions de la campagne de dons lorsqu'une telle campagne est en cours;
- la restauration et la préservation des collections;
- l'éducation artistique et culturelle;
- les besoins généraux les plus urgents du Musée.

Les dons à des organismes de bienfaisance donnent droit à un crédit fédéral-provincial combiné de 32,5% sur la première tranche de 200\$ et de 48,2% sur l'excédent.

Par exemple, un don de 1000 \$, vous revient en réalité à 549,40 \$ et vous fait bénéficier d'une réduction d'impôt de 450,60 \$. Si cette réduction dépasse 20% de votre revenu imposable, l'excédent peut être reporté sur cinq ans.

Pour faire un don contactez-nous

au 418 368-1534 poste 105

ou à direction@museedelagaspésie.ca

