

Les phares flottants de Sandy Beach

Jean Cloutier and Jean-Pierre Charest

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

Les gardiens de la mer

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/87946ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

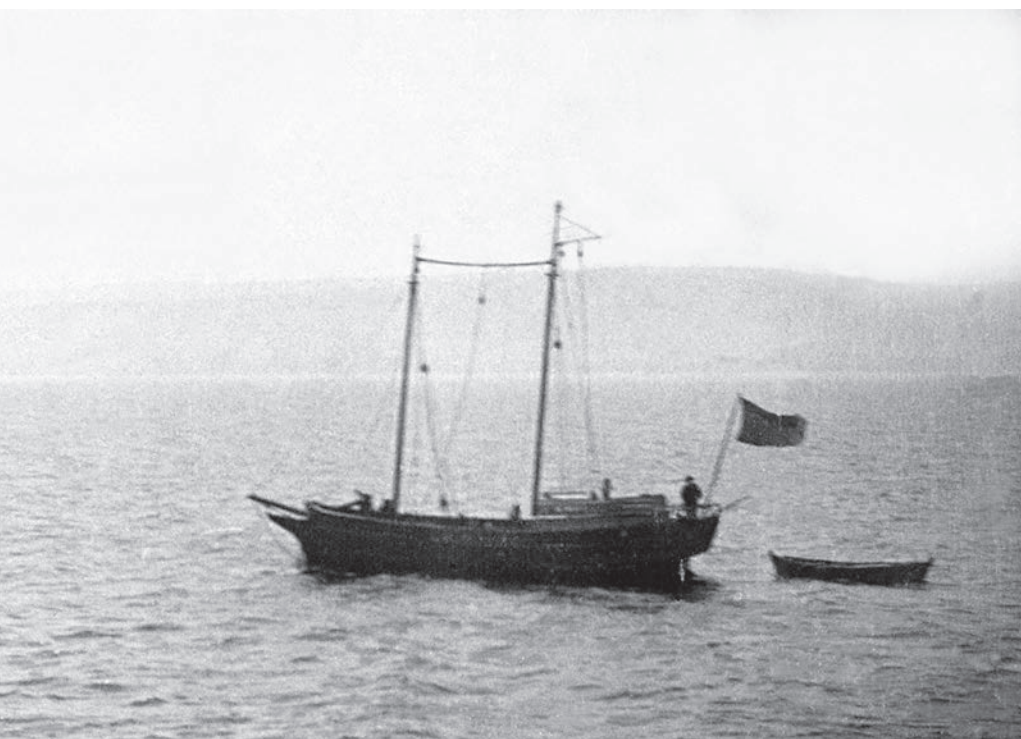
Cloutier, J. & Charest, J.-P. (2018). Les phares flottants de Sandy Beach. *Magazine Gaspésie*, 55(1), 18–20.

Les phares flottants de Sandy Beach

Avant l'avènement des phares permanents, on installe à certains endroits stratégiques, des bateaux-phares comme celui de Sandy Beach à Gaspé.

◆ **Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest**

Québec



Cette photo porte la mention « Gaspé Lt. Ship (Old old one Jn Ascah) ». Il pourrait s'agir du bateau-phare *Caplin*.

Photo : collection Jean Cloutier.

En 1860, le fils de la reine Victoria, Albert Edward, prince de Galles, entreprit une visite au Canada en vue d'inaugurer, au nom de sa mère, le pont Victoria à Montréal. Celui-ci quitta le port de Plymouth le 11 juillet à bord du *H.M.S. Hero*. Lorsqu'il approcha de Gaspé le 13 août, l'énorme vaisseau s'échoua accidentellement au bout d'une pointe de sable dans la baie de Gaspé¹. L'incident fut sans conséquence car deux heures plus tard, à la faveur de la marée montante, le navire flottait à nouveau. Suite à cet incident, une bouée noire fut mouillée à l'extrémité de ce haut-fond.

La barre de Sandy Beach est une longue pointe de sable et de gravier de deux milles (3,5 km) de longueur qui s'avance dans la baie vers le nord. Cette barre presque imperceptible doit être contournée par les navires. L'endroit était considéré comme une manœuvre difficile pour les voiliers désirant entrer ou sortir du havre. Le trafic maritime ne cessant d'augmenter, la petite bouée délimitant l'extrémité du banc de sable n'était guère utile sans lumière.

L'ajout d'un phare flottant

La solution a été l'ajout d'un phare flottant qui fut mouillé pour la première

fois en 1871. La première année, un premier bateau-feu a été loué pour la somme de 278 \$, incluant la solde de l'équipage. Son propriétaire et gardien, John Siddon Ascah, était un marin d'expérience, capitaine au long cours et baleinier. La goélette *Caplin*² mesurait 42 pieds (12,8 m) de longueur sur 8 pieds (2,4 m) de largeur. Elle fut peinte en rouge et au lieu d'arborer sur ses flancs le mot *Lightship*, on lui fit porter l'inscription *Light Vessel*³. Suite aux plaintes des marins, le système lumineux du petit bateau-phare qui laissait à désirer, on révisa l'éclairage le printemps suivant. Ainsi en 1872, en plus de la lumière rouge existante, une lumière blanche fut ajoutée, hissée six pieds (1,8 m) plus haut que la précédente.

En 1882, le capitaine Ascah acheta une autre goélette appelée *L'Union*. Ce deuxième amer flottant affichait une longueur de 40 pieds (12 m), une largeur de 12,5 pieds (3,8 m)⁴. Le capitaine devait garder son bateau en position au bout de la pointe de Sandy Beach du mois de mai jusqu'au mois de novembre. À la fin de la saison, il halait son embarcation sur le rivage et la protégeait de l'hiver. La baie de Gaspé étant presque entièrement gelée durant la saison froide, aucune navigation

n'étant possible avant les beaux jours du printemps. Durant l'été, lorsque le temps était clément, sans tempête à l'horizon et surtout sans brume, le gardien se permettait une courte visite sur la terre ferme pour vaquer à certains travaux sur sa propriété. Toutefois, il devait revenir au bateau tous les jours avant le coucher du soleil pour allumer des lanternes et passer la nuit à bord⁵.

En 1888, John-Neil Ascah, neveu du capitaine, vint lui prêter main forte en devenant son assistant à bord du bateau-phare. John-Neil a alors 24 ans et possède déjà une bonne expérience de la mer et a également assisté son père James Ascah, gardien du phare de la Pointe-à-la-Rennomée⁶. Le jeune homme possède donc une bonne connaissance des tâches et de l'entretien des lumières de phares.

Le bateau-phare ou bateau-feu

La troisième goélette à servir de bateau-phare dans la baie de Gaspé fut le *Marie-Albani*. John S. Ascah l'avait achetée en 1895 à l'île d'Anticosti. On ancre le *Marie-Albani* au bout de la pointe de sable le 7 mai 1895⁷. À la fin novembre, un champ de glace provenant de la baie intérieure se mit en mouvement et le bateau-feu chassa sur son ancre et vit sa coque perforée sur les deux côtés par la glace. Le navire en perdition se remplit d'eau et chavira, mettant fin à la saison du bateau-feu⁸. Ce fut également la dernière saison du vieux capitaine Ascah, décédé le 12 mars 1896 à l'âge de 75 ans. Son neveu John Neil Ascah hérita du poste de capitaine du bateau-phare et de ses possessions, dont la pauvre goélette *Marie-Albani*, qui n'était pas en état de reprendre la mer.

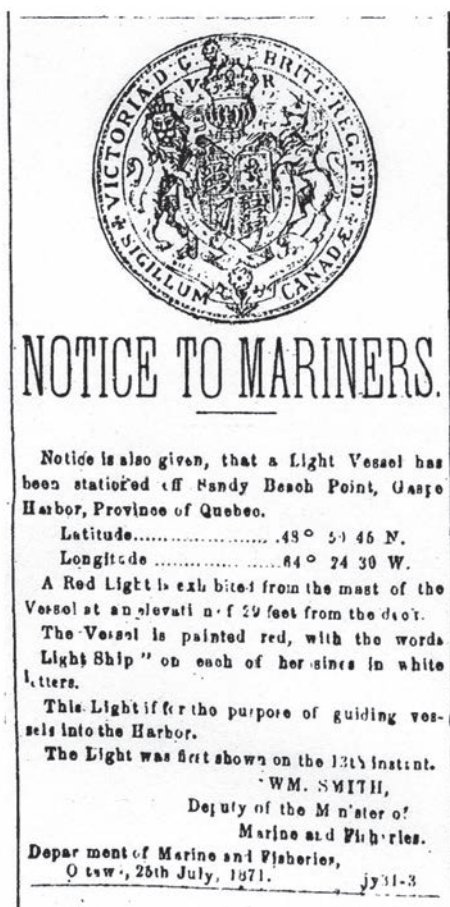
Très tôt au printemps, le jeune capitaine se mit à l'œuvre et procéda à la réparation du bateau. La saison s'est relativement bien passée et le bateau fut ressorti de l'eau le 22 novembre 1896 pour être hiverné. Tard au printemps suivant, alors qu'il prépara son bateau, on informa le nouveau capitaine Ascah qu'il venait de perdre le contrat de



Le bateau-phare *L'Union*. Cette photo porte la mention « Gaspe Lt. Ship new One J Ascah ». Dessin de *L'Union* (1882-1894). Photo : collection Jean Cloutier.

gardien du bateau-phare car celui-ci venait de passer aux mains de Thomas Morris⁹. Des élections fédérales avaient eu lieu le 23 juin 1896 et les libéraux de Sir Wilfrid Laurier avaient été élus. Un changement de gouvernement signifiait beaucoup de bouleversements dans les régions.

Au début du printemps 1897, Thomas Morris et son ami Thomas Kennedy avaient acheté le *Emma* du capitaine Thomas Adams. Le *Emma* avait des dimensions semblables au vieil *Union*. Le quatrième bateau-phare de Sandy Beach fut ancré le 12 mai 1897. Le bâtiment devait être peint en



Avis aux navigateurs annonçant la mise en service du bateau-phare dans la *Gazette de Québec*, 28 juillet 1871.

Source : collection Jean Cloutier.

Les modifications à la base du phare et les palplanches d'acier sont bien visibles. Derrière le phare, la Marine canadienne s'affaire à installer un filet anti-sous-marin entre la pointe de Sandy Beach et Penouille visant à protéger le havre de Gaspé, vers 1942.

Photo : collection Jean Cloutier.

rouge et porter l'inscription « Gaspé Light Ship » en lettres blanches de 12 pouces (30 cm) de hauteur sur chaque côté. En mai 1898 Thomas Kennedy, également un résidant de Douglastown prit la relève pour les sept années qui suivirent.

La pointe de Sandy Beach est un endroit très exposé à la mer et les capitaines ont maintes fois rencontré de nombreuses difficultés pour maintenir leur bateau-phare au mouillage, surtout vers la fin de l'automne, au moment de la formation des glaces. Le printemps venu, ils ne pouvaient pas prendre leur poste avant que les glaces n'aient complètement disparues. Avec la mise en service de vapeurs de plus en plus gros et puissants, les compagnies de navigation, quant à elles, exerçaient des pressions sur les instances gouvernementales pour que la durée de

la saison de navigation soit prolongée. L'établissement d'un feu permanent à plus longue portée à l'extrémité de la pointe était vu comme la solution au danger que représentait la barre de Sandy Beach à la navigation. En 1903 le gouvernement décida d'établir un phare permanent sur le bout de la pointe de Sandy Beach en remplacement du bateau-phare. Le 25 mars 1904, on profita du couvert de glace pour entreprendre les travaux de construction d'un phare mettant ainsi un terme à l'époque des bateaux-feux dans la baie de Gaspé. ♦

Texte adapté du livre : *Les Bateaux-Phares du Saint-Laurent en aval de Québec 1830 – 1963*, par Jean Cloutier et Jean-Pierre Charest, Québec, Septentrion, 2016, p. 248-257.

Notes

1. *Royalty in the new world; or the Prince of Wales in America*, page 68.
2. Doris Ascah McDougall et David J. McDougall, « The Sandy Beach Light in Gaspé Bay », *Gaspésie*, vol. 22, n° 1, (n° 85), janvier-mars 1984, p. 31-32.
3. Rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, 1874.
4. Doris Ascah McDougall, *ibid.*, page 32.
5. Fabien Sinnett et Mario Mimeault, *Gaspé au fil du temps*, Ville de Gaspé, 2009, page 159.
6. *Idem.*
7. *Ibid.*, page 160.
8. Bibliothèque et Archives Canada, Fonds ministère de la Marine et des Pêcheries, Lettre du 23 novembre 1895.
9. Bibliothèque et Archives Canada, Fonds ministère de la Marine et des Pêcheries, Lettre du 19 avril 1897.

Sources

- Daniel LEMIEUX et Yvan CHOUINARD, « Le phare de la baie de Gaspé », *Revue d'histoire de la Gaspésie*, vol. 10, n° 2 (34), avril-juin 1971, p. 279-283.