

Textes intégraux ou complémentaires

Dossier thématique : « **LES GARDIENS DE LA MER** »

SOMMAIRE

Articles	Pages
<i>Vivre à Pointe-à-la-Renommée dans les années 50</i> Par Regina Lisik Nelson	1-6
<i>Le métier de mon père : gardien de phare au Cap Madeleine</i> Par Thérèse Caron, osu	7-12
<i>Historique de la station de phare de Cap-Chat</i> Par Jean Paradis et Augustin Saint-Laurent	13-43

Vivre à Pointe-à-la-Renommée dans les années 50

Lloyd Nelson a été opérateur radio et le dernier officier en charge de la station de radio maritime de Pointe-à-la-Renommée, appelée à l'époque Fame Point. Son épouse, Regina, relate ses souvenirs des années (1949-1957) passées avec son mari et ses enfants, Kenneth et Elinore, sur ce promontoire maritime, l'un des plus isolés de la Gaspésie. Tout au long de son récit*, elle rappelle avec humour et sensibilité les hauts et les bas de la vie quotidienne à Pointe-à-la-Renommée.

♦ Un récit de **Regina Lisik-Nelson**, présenté par **Jean-Marie Fallu**, rédacteur en chef.
Ottawa

« Ces dix années (en Gaspésie) se sont avérées parmi les plus heureuses de notre vie. »

Lloyd et Regina sont tous deux originaires de la Saskatchewan. Durant la Seconde Guerre mondiale, Lloyd occupe un poste d'officier radio dans la marine marchande. Après sa démobilisation, il travaille en Ontario. Plus tard, la compagnie Marconi, pour qui il est engagé, lui offre un poste d'opérateur radio à la station Marconi à Pointe-à-la-Renommée. Pourquoi ont-ils fait ce choix ?

- *La principale raison de ce choix était que nous aurions une maison meublée avec tous les services publics pour 9 \$ par mois.*

En décidant de venir s'installer à Pointe-à-la-Renommée, à proximité des communautés de L'Anse-à-Valleau et de Saint-Maurice-de-l'Échouerie, entièrement francophones, ce couple – ne parlant pas français – a du faire preuve d'une bonne dose d'audace et de courage. Mais ils ont tôt su se faire de nombreuses connaissances et s'impliquer dans le milieu gaspésien. Sur ce cap isolé, Regina côtoie la famille du gardien, les opérateurs radio qui sont sous la responsabilité de son mari, ainsi que les familles des pêcheurs de l'endroit.

1949 : sous le charme de Pointe-à-la-Renommée

À la fin d'avril 1949, Lloyd étant déjà sur place, Regina arrive par train jusqu'à Gaspé avec son jeune fils Kenneth.

- *Nous avons passé la nuit à l'Hôtel Baker et le lendemain matin, un taxi nous a conduits à Fame Point, à environ 40 milles de Gaspé. Sur le côté nord des montagnes, le sol était encore recouvert de plusieurs pieds de neige. Lloyd et Elzéar Perry (le gardien du phare) étaient sur la route avec un traîneau tiré par un cheval pour venir à notre rencontre. Le traîneau était tellement chargé de bagages qu'il n'y avait plus de place pour Lloyd et moi de sorte que nous avons dû marcher les trois derniers milles.*

Regina tombe tout de suite sous le charme du paysage.

- *C'était une belle journée sans aucun nuage dans le ciel d'un bleu azuré. À notre droite, il y avait les montagnes et à notre gauche le golfe Saint-Laurent avec son eau bleu clair qui léchait le rivage assoiffé. Quelle vue à vous en couper le souffle! J'étais fascinée par toute cette beauté et je savais dans mon coeur que j'allais être heureuse en Gaspésie.*

En raison de leur éloignement, tout était une question de planification.

- *Lorsque le dernier bateau se rendait en toute sécurité en dehors du golfe, soit vers la fin décembre ou le début de janvier, nous fermions le phare et les maisons. Le personnel quittait pour l'hiver et revenait au printemps. Lorsque tout le monde était prêt à partir, un taxi "snowmobile", qui ressemblait à un char d'assaut de l'armée, était programmé pour venir nous chercher. Lauréat Dubé*

de Petit-Cap opérait un service de taxi et possédait un de ces véhicules. Il amenait toujours quelques hommes avec lui pour pelleter la neige lorsque c'était nécessaire. L'hiver, le voyage de départ se passait assez bien, mais celui du retour au printemps était dangereux.

- *À cette saison, lorsque nous revenions par le train à Gaspé, nous passions le reste de la journée à effectuer des achats, surtout des denrées périssables telles que des fruits, des légumes et de la viande. En attendant l'arrivée de l'électricité et l'achat d'un Frigidaire, notre viande était enterrée dans une boîte en bois sous un tas de neige. Avec tous les opérateurs, quelques-uns avec leurs familles, et toutes les boîtes d'épicerie le "snowmobile" était chargé à pleine capacité.*
- *Il n'y avait pas de problème sur la grande route, mais la route montagneuse de Fame Point, était imprévisible. Certaines années, les bancs de neige recouvraient même les fils de télégraphe. La route passait à flanc de montagne et quand la neige s'accumulait, les hommes devaient niveler la route avec des pelles pour éviter que le "snowmobile" ne se renverse et roule en bas de la montagne. Souvent, il était nécessaire de couper et d'étendre des branches en travers de la route afin d'augmenter la traction dans les pentes abruptes.*
- *Après avoir passé un hiver très occupé dans la soi-disant civilisation de la ville, c'était le paradis de revenir dans la beauté reposante de la neige blanche, l'eau bleue et le son lugubre de la sirène qui, par temps de brume, avertissait les navires de se tenir éloignés des rochers cachés sous l'eau.*

Leur première année aurait pu être longue et marquée par l'ennui. Mais, ce ne fut pas le cas.

- *Étant des amoureux de la nature et ayant été élevés sur une ferme, nous étions les candidats idéaux pour ce genre de vie. Nous avons de précieux moments à nous rappeler nos longues marches dans les bois et dans les flancs de montagne. Lorsque Lloyd était au travail, je marchais jusqu'au bord de la mer. Quelquefois, je m'arrêtais pour acheter du poisson et visiter des familles de pêcheurs à Canne-de-Roches. Je visitais aussi les familles vivant à Ruisseau-à-l'Ail, ainsi nommé pour l'abondance de l'ail des bois qui y poussait.*

Pendant ce temps, Regina découvre et apprécie la mentalité des Gaspésiens.

- *Les Canadiens français de la Gaspésie sont très hospitaliers ; à preuve, les rangées de chaises berçantes alignées côte à côte dans les très grandes cuisines et les visiteurs et membres de la famille qui semblaient jouer à cache-cache en se berçant. Aussi, les Gaspésiens ont un grand sens de l'humour.*

1950 : notre première auto

Au printemps, le couple revient à Pointe-à-la Renommée avec l'excitation de posséder leur première voiture.

- *Le fait de posséder une auto me donnait beaucoup de liberté. Quand Lloyd était au travail, j'allais souvent à la pêche à la truite avec Kenneth. Il avait seulement trois ans mais il adorait ça. L'auto nous donnait aussi la possibilité de nous rendre dans les villages avoisinants pour y effectuer des courses, rencontrer des gens et se faire des amis.*

Regina fait une rencontre marquante, celle du père Ladislas Pordan.

- *Ensuite, il y eut le Père Pordan. Hattie English, la maîtresse de poste de Rivière-au-Renard, nous invita pour souper. Elle nous expliqua combien elle se sentait désolée pour le jeune prêtre qui venait juste d'arriver d'Europe pour être l'assistant du père Rioux. Elle disait qu'il se sentait isolé et seul parce qu'il ne parlait pas anglais et que son français était limité. Lorsqu'elle nous précisa qu'il était hongrois, je lui dis que j'étais d'origine hongroise et que je pouvais parler cette langue couramment. Elle courut immédiatement au téléphone pour appeler le presbytère mais elle était tellement excitée que le père Rioux avait de la difficulté à comprendre ce qu'elle voulait dire. Le père Pordan était à l'église en train de confesser mais le père Rioux lui dit qu'il allait le remplacer et l'envoya chez les English sans lui dire pourquoi. L'expression sur sa figure lorsque je l'ai accueilli en langue hongroise était inoubliable. Il en fut tellement estomaqué qu'il n'a pu dire un mot et des larmes commencèrent à couler sur ses joues. À partir de ce jour, Lloyd et moi l'avons adopté comme un frère et ami. Pendant*

ses journées libres, on allait le chercher, soit pour passer la journée avec nous à Pointe-à-la-Remommée soit pour nous accompagner dans différentes sorties.

1951 : notre deuxième enfant

Afin d'être plus autosuffisant, on aménage un poulailler et une porcherie et Regina accouche de son deuxième enfant.

- *Avec un bébé qui arrivait, cent poussins et un cochon, ce fut certainement une de nos années les plus productives. Mon bébé était une belle fille de 7 livres 6 onces avec des longs cheveux bruns et un corps parfait. Nous l'avons appelée : Elinore Marguerite. À cause des températures anormalement froides de ce mois de décembre et des vents violents qui soufflaient, il était pratiquement impossible de chauffer convenablement notre maison avec seulement un foyer et un poêle de cuisine. Nous avons donc essayé de placer le bassinet du bébé en face du foyer mais nous avons vite réalisé que le courant d'air venant du foyer lui donnait des coliques. Nous avons découvert qu'en plaçant le bébé dans un panier sur la porte du fourneau, cela le tenait au chaud.*

1952 : on a accès à l'électricité

Pendant que son mari travaille, Regina n'est pas le genre à rester inactive.

- *Pour ne pas devenir folle, il fallait se tenir très occupée, spécialement pendant les mois où nous étions isolés par la neige. Par conséquent, en plus de faire de la couture, j'ai appris moi-même par les livres toutes sortes d'artisanats: j'ai croché et tressé des tapis, des coussins, fait du découpage, de la décoration pour la maison et pour la cour. En cuisine, en essayant toutes les recettes que j'ai pu trouver dans les magazines, je suis devenue une cuisinière pour gourmets.*

L'arrivée de la ligne électrique crée tout un changement.

- *Chez Paul Cloutier, ils avaient une machine à laver à gazoline à leur maison d'été et j'avais l'habitude d'y apporter mon lavage avant que l'électricité ne soit arrivée à Fame Point. En novembre 1952, une ligne électrique alimenta finalement l'endroit. C'était la fête lorsque, en basculant un interrupteur, la pièce s'inondait de lumière. Nous avons converti notre lampe Alladin à l'électricité, et nous avons acheté un Frigidaire et une machine à laver.*
- *Ce fut un été merveilleux. Nous étions tous en santé, notre maison était chaude et accueillante, et nous avons beaucoup d'amis parmi les pêcheurs et les gens des villages avoisinants. On prenait nos repas du soir à la chandelle et, les dimanches, on s'habillait pour le souper. Le repas était dégusté avec grande cérémonie. Les petits comme les grands adoraient cela.*
- *La famille Perry habitait à Fame Point toute l'année. Nous avons toujours beaucoup de plaisir avec eux.*

1953 : des routes enfin pavées

L'année 1953 fut une année bien remplie pour les Nelson.

- *À notre retour à Fame Point, Lloyd a ouvert à la maison un atelier de réparation de radios. Nous avons mis des annonces dans tous les commerces qui étaient situés à moins de trente milles de chaque côté de la grande route. Les gens laissaient et rapportaient leur radio dans ces magasins. Je les ramassais toutes les semaines et après que Lloyd les eût réparées, je les rapportais au magasin. La plupart du temps, la valise et le siège de derrière étaient pleins. Cela occupait Lloyd dans ses moments libres puisqu'il était le seul à pouvoir réparer des radios à des milles à la ronde, et il y avait beaucoup de radios à réparer. Même l'orgue électronique de l'église de Saint-Maurice était devenu sa responsabilité. Le jour de la veille de Noël, l'orgue lâcha. Notre route était impraticable par auto mais le curé Vaillancourt envoya un homme avec un gros camion pour venir chercher Lloyd. L'orgue fut prêt pour la messe de minuit.*
- *Dès que les routes furent pavées, il devint possible de prendre notre voiture plutôt que de prendre le train lorsque nous fermions la station pour l'hiver. Notre voiture nous attendait au village parce que nous ne voulions pas être bloqués par la neige à Fame Point.*

1954 : l'année du mariage mixte

Cette année-là, le père de Lloyd, George Nelson, un fermier de la Saskatchewan, venait de se fiancer à Lucy Smith. Regina et Lloyd les invitent alors à les accompagner à Fame Point pour s'y marier. Or, Lucie est catholique tout comme Regina et George est de confession luthérienne, comme l'était Lloyd avant son mariage.

- *Cela m'a pris des semaines pour organiser les noces. Le clergé canadien-français était très sévère à cette époque. Les mariages mixtes ne se faisaient pas dans l'église mais dans la sacristie. J'ai dû faire plusieurs visites à l'évêché pour avoir la permission afin que le père Pordan puisse les marier à notre maison de Fame Point. Les meubles ont été enlevés du grand salon, et un autel, garni de fleurs a été érigé. André Plourde a servi de père à la mariée, et Elzéar Perry de garçon d'honneur pour papa Nelson.!*

1955 : les bienfaits de l'eau bénite

Regina et Lloyd vivent des moments d'inquiétude quand Elinore, leur jeune fille de trois ans et demi, a des enflures sur plusieurs parties de son corps. Regina, une fervente catholique, expérimente un remède.

- *L'enflure d'Elinore continuait toujours d'empirer. Un jour, pendant que Lloyd était au travail, c'était devenu sérieux et j'ai paniqué. J'ai commencé à prier comme je n'avais jamais prié auparavant. Tout à coup, mon esprit a cliqué et je me suis rappelée de l'eau bénite dans la garde-robe. Il était urgent de laver Elinore avec ça et à mon grand étonnement, l'enflure a diminué. Quand Lloyd est arrivé à la maison, je lui ai raconté ce qui lui était arrivé. Sa réaction a été de rire de moi. La journée suivante, l'enflure était revenue, pire que la journée précédente. Nous étions tous les deux très inquiets. Quand Lloyd est parti pour le travail, je l'ai lavée une autre fois avec de l'eau bénite et, comme la fois précédente, l'enflure a disparu. Lloyd s'est encore moqué de moi. La troisième journée, l'enflure était encore pire que les deux journées précédentes, elle avait atteint ses tempes. Alors, j'ai eu le sentiment que Dieu voulait nous dire quelque chose. Je ne l'ai donc pas lavée. Lorsque Lloyd est revenu à la maison et qu'il a vu dans quel état elle était, il est devenu très perturbé. Il m'a demandé si je l'avais lavée avec de l'eau bénite, je lui ai répondu que non parce qu'il aurait ri de moi. Il m'a demandé d'apporter l'eau bénite et nous l'avons lavée tous les deux. L'enflure a disparu immédiatement et elle n'est jamais revenue.*

La vie à Pointe-à-la-Renommée n'était pas des plus enlevante pour les jeunes opérateurs.

- *L'isolement de Fame Point pour des jeunes célibataires fraîchement sortis de l'école était difficile. Les seuls logements disponibles pour eux étaient deux chambres, une cuisine et le partage d'une salle de bain à la station radio. Dès que l'occasion se présentait, ils partaient, ce qui provoquait un roulement constant de personnel.*

1956 : révolte en Hongrie et rumeurs de changements à Pointe-à-la-Renommée

À la suite de la révolution de 1956 en Hongrie, quelques réfugiés arrivent à Gaspé.

- *Le père Pordan et moi étions les seuls qui pouvaient communiquer avec eux, et c'était devenu ma responsabilité de veiller à leur bien-être. Ils étaient arrivés avec rien d'autre que les vêtements qu'ils portaient. J'ai amené madame Rozina Heim et sa fille, Rosa, magasiner et je les ai habillées à mes frais. J'ai aussi pensé que les Ursulines pouvaient donner du travail au couvent à madame Heim et à son fils Ignace. Elles les ont accueillis avec joie. Elles leur ont même fourni un endroit pour rester et Rosa a pu y poursuivre son éducation. Pour une autre famille, j'ai trouvé à louer un bungalow très modeste à Gaspé. Ensuite, j'ai quémandé du bois, pour le chauffage et la cuisson. Émile Cloutier et son garçon, qui sont propriétaires d'un moulin à scie, leur ont donné et livré assez de cordes de bois pour l'hiver. D'autres familles ont donné des marmites, casseroles, de la vaisselle et des meubles.*

En 1956, des changements majeurs pointent à l'horizon.

- *Lorsque nous sommes retournés à Fame Point pour la saison 1956, les rumeurs pour la*

relocalisation de la station devinrent réalité. Un site a été choisi dans les limites de Rivière-au-Renard et des appels d'offres ont été lancés pour la construction d'une station radio et de deux maisons d'habitation avec des garages séparés. Le contrat entre Marconi et le Gouvernement arrivait à échéance à la fin de l'année et ne serait pas renouvelé. À partir du premier janvier 1957, Pointe-à-la-Renommée serait opérée par le Gouvernement et on s'attendait à ce que la station soit ouverte toute l'année.

1957 : adieu Fame Point!

- Nous sommes retournés à Fame Point pour la dernière fois à la fin de mars 1957. Lloyd fut extrêmement occupé durant nos derniers mois là. En plus de son travail régulier, on lui avait donné la responsabilité du phare et de la station radio à Cap-des-Rosiers. Il était aussi impliqué dans la supervision de la construction du futur site de Rivière-au-Renard. La nouvelle station de radio marine du Département des Transports à Rivière-au-Renard ouvre le 22 septembre, mettant fin à 53 années consécutives d'opération de la première station de radio commerciale sur le continent canadien.
- Le personnel de la vieille station de Fame Point a déménagé en bloc à la nouvelle station de Rivière-au-Renard. Lloyd occupe le poste d'officier en charge de la station et les autres membres du personnel sont Philip Lacasse, Claude Gervais, Roger DeGrâce et Charles Dufresne. Tous étaient bilingues.

1958 : en transition à Rivière-au-Renard

- Notre séjour temporaire à Rivière-au-Renard en 1958 nous a apporté de la satisfaction et du bonheur. Le décor enchanteur de Fame Point me manquait mais c'était bien aussi de ne pas avoir à s'inquiéter à l'approche de l'hiver et à l'isolement que cela pouvait occasionner.

1959 : adieu Rivière-au-Renard! Adieu Gaspésie!

À l'été 1958, un surintendant du Département des Transports à Montréal vient inspecter les nouvelles installations à Rivière-au-Renard et invite Lloyd Nelson à occuper un poste à Montréal. Il accepte et doit se présenter à son nouveau travail pour janvier 1959.

- Nous avons empaqueté nos affaires toute la journée. Il y avait des boîtes partout dans la maison. Tout à coup, la sonnerie de la porte retentit: Surprise ! Nos amis venaient nous dire adieu. Ils avaient apporté avec eux tout le nécessaire pour faire la fête. Chaque couple nous a remis un cadeau de départ, soit une tasse et soucoupe en porcelaine. Nous avons tassé les boîtes le long des murs et avons dansé toute la nuit, en nous amusant beaucoup. Ensuite, les yeux pleins de larmes, nous leur avons dit au revoir.
- Adieu chers amis de la Gaspésie, vous allez toujours rester dans nos coeurs! ♦

*Ces extraits adaptés sont tirés de Regina (Lisik) Nelson, *Les années à Pointe-à-la-Renommée. Souvenirs d'une décennie dans la Gaspésie 1949-1959*, Ottawa, 1998, 100 p. L'ouvrage est disponible au Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau : cldans@hotmail.com

Merci pour leur collaboration à Kenneth Nelson, à Elinore Nelson ainsi qu'à Joanie Francoeur du Comité local de développement de L'Anse-à-Valleau.

Source

- Lise CYR, « Autre figure emblématique de Pointe-à-la-Renommée : madame Regina Lisik-Nelson », *Bulletin des Amis des phares*, n° 24, printemps 2017.

Le métier de mon père : gardien de phare au Cap Madeleine

L'auteure rappelle la petite histoire du phare de Cap Madeleine, son père, Jean-Baptiste Caron, en ayant été le gardien de 1923 à 1964.

♦ **Thérèse Caron, osu**
Rimouski

Depuis 1850 qu'il montait la garde sur le cap Madeleine, ce pionnier des phares du Canada n'en pouvait vraiment plus! Sa carcasse de bois tremblait si fort dans les grands vents, que souvent, il pensait sa dernière heure venue!

Maintes fois, en cette fin de siècle, il avait entendu le vieux gardien Lavergne dire à son fidèle assistant, François Sasseville : « Que la chaufferie du criard, (cette grande bâtisse qui contenait les moteurs, les équipements nécessaires pour la sirène, la communication avec les bateaux, etc.) n'était plus utilisable, que les cuves coulaient, que la lumière du fanal ne se rendait pas assez loin sur le Saint-Laurent, enfin qu'on pouvait prévoir qu'avant longtemps, le tout s'écroulerait ! J'ai dû avertir les Services de la marine à Ottawa. J'ai même envoyé un mot à mon cousin, Armand Lavergne qui seconde actuellement Sir Wilfrid Laurier, le premier ministre du Canada. Je leur ai dit qu'il était urgent de tout refaire en plus solide et plus fonctionnel! »¹

Ce monument de notre histoire maritime

Quand, en 1905, on vit arriver de France, les ingénieurs de la firme Barbier et Séville, et qu'on les vit s'installer sur le bout du cap avec tout un attirail de moules ronds, de tiges de fer, de monticules de sable, de sacs de béton, etc., on comprit qu'on pourrait voir enfin la naissance d'un nouveau phare.

Bientôt, on vit s'élever à côté de l'ancien, une tour ronde en béton armé, avec escalier intérieur coulé à même le mur. On vit cette tour grandir, monter jusqu'à dépasser graduellement son vieux frère de 75 pieds, ce qui donnait avec la hauteur du cap Madeleine, 200 pieds plus haut que les bateaux sur le fleuve, et une visibilité de la lumière jusqu'à plus de vingt milles.

Il faudra trois ans pour réaliser ce monument de notre histoire maritime. Le premier gardien, monsieur Savage, aurait été ébloui de voir cette merveille s'élever sur son cap, et encore plus étonné de la voir encore là, en 2018, toujours solide comme un roc, mais hélas, criant d'un grand besoin de peinture.

François Sasseville, le troisième gardien a passé plus de quarante ans au service du phare de Madeleine, comme assistant d'abord, temps pendant lequel il acquiert les connaissances nécessaires. Comme il avait épousé Léda, la fille du gardien Lavergne, à la mort de celui-ci, il fut à son tour nommé gardien du phare de Madeleine. Cela devenait une affaire de famille!

Gardien de phare, un poste convoité

Lorsque M. Sasseville mourut en fin de septembre 1922, son neveu, Louis Lavergne qui était alors son assistant, n'a pas voulu prendre la responsabilité de la station pour terminer la saison maritime jusqu'à la fin de décembre. La famille Sasseville demanda donc à Jean-Baptiste Caron de remplir cette fonction pour les trois mois qui restaient, ce que celui-ci fit avec l'autorisation de la compagnie Mullens pour laquelle il travaillait comme ingénieur.

Un nouveau gardien de phare devait donc être nommé pour le premier avril 1923. Position avantageuse, s'il en est, à cause de la permanence du poste.

Jean-Baptiste Caron n'avait pas postulé pour le poste, convaincu que Louis Lavergne, le neveu de monsieur Sasseville, était intéressé à cette position. C'était un ami, il ne voulait pas lui nuire. Or, c'est précisément ce Louis Lavergne qui lui dit, à la fin de janvier 1923 : « *J'espère, Jean-Baptiste, que tu as fait application pour le phare?* »

- *Non, je te pensais intéressé à la position, j'étais convaincu que tu étais le premier à y avoir droit!*² »

Louis Lavergne était un intellectuel; il rêvait d'aller vivre dans un grand centre comme Montréal où il aurait toutes les possibilités de consulter des bibliothèques, d'entendre des conférences, etc. Jean-Baptiste Caron jongle à son affaire toute la nuit. Il ne peut même pas compter sur son curé qui s'est déjà engagé pour un autre; le député, lui aussi a déjà son protégé. Il reste une unique possibilité : la recommandation de son employeur. Dès le lendemain, il va rencontrer le capitaine Gérald H. Davidson, son supérieur immédiat. Voici comment la situation se présentait. La compagnie Mullens était en difficultés financières; elle avait été mise sous tutelle par la Banque de Montréal. Le représentant de la banque était précisément ce capitaine Davidson qui a dû séjourner à Madeleine toute l'année 1922-23.

Le capitaine Davidson appréciait beaucoup Caron, sa disponibilité, sa conscience professionnelle. Il accepte de le recommander et, en plus, il adresse une lettre personnelle à son grand ami, l'Honorable Pierre-Arthur Cardin qui vient d'être nommé ministre des Affaires maritimes. Dans cette lettre, il disait que parmi les milliers d'hommes que la compagnie Mullens employait à Madeleine, Caron était le seul homme qu'il pouvait recommander sans restriction.

Ce geste du capitaine Davidson, et la neuvaine à saint Joseph, que firent monsieur et madame Caron furent les moteurs de toute l'affaire. Je tairai ici les intrigues déployées pour favoriser certains candidats. C'est grâce au ministre Cardin lui-même que Jean-Baptiste Caron devait sortir de l'ombre. Une semaine avant la nomination, le ministre dut poser un ultimatum au bureau de la marine de Québec, afin qu'on retrouve le dossier de Caron, dossier déclaré perdu. « C'est celui-là qui sera nommé et pas un autre » a déclaré le ministre, « vos postes sont en jeu! » Un ami de la famille Caron, alors employé au bureau de Québec, a raconté par après l'affolement qu'il y a eu au bureau à ce moment-là. Le dossier fut retrouvé.

En conséquence, Jean-Baptiste Caron recevait un télégramme, le 31 mars 1923 : « Veuillez ouvrir la station du phare de Cap Madeleine, demain, le premier avril. » Dès le mois de mai, Caron obtint sa permanence au poste du phare de Madeleine. Si le salaire était bien moindre que celui qu'il gagnait à la compagnie Mullens, il avait l'avantage d'être assuré pour l'avenir. De plus, il n'avait pas à voyager pour se rendre à son travail.

Le premier objectif de ce phare était la sécurité des navires. Pour ce faire, il y avait quatre services nécessaires dans ce temps-là : la lumière, la sirène, la télégraphie et la météorologie.

La lumière, une fonction capitale

La lumière est reliée directement au phare. Ce cap qui s'avance dans le Saint-Laurent est un réel danger pour la navigation de nuit. La lumière du phare disait donc aux navires : « Les trois rayonnements de lumière, suivis d'un moment de noirceur de dix secondes, vous disent que vous êtes rendus au Cap-Madeleine, alors, attention! » L'entretien de la lumière demandait beaucoup au gardien du phare. On allumait vers dix-sept heures, une lampe à l'alcool munie d'un manteau comme une lampe Aladin; cette lampe était placée au centre d'une plaque tournante tout enroulée de prismes dont le rôle était de se renvoyer les rayons les uns les autres jusqu'au prisme central. Ces prismes donnaient beaucoup d'envergure et de force à la lumière. La plaque tournait sur un lit de mercure activée par un poids. On montait le poids à bras avec une manivelle et pendant six heures qu'il descendait jusqu'au bas du phare, la plaque tournait. Il fallait remonter le poids à minuit. Il fallait surtout continuellement surveiller cette lumière, car il arrivait souvent que la lampe flambe causant un désastre qui demandait un long nettoyage durant des semaines. Imaginez, tous ces prismes à nettoyer!

L'ingéniosité de Caron

Le génie inventif de Caron lui avait fait installer un fil placé à une certaine distance de la flamme et quand celle-ci devenait trop brûlante, le fil se brisait, ce qui déclenchait une sonnerie d'alarme dans le bureau de surveillance. Le gardien ou son assistant montait aussitôt pour réparer la situation, car la fumée n'avait pas le temps de faire trop de dégâts. Le service de la marine devait, par la suite, faire installer cette invention dans tous les phares du Saint-Laurent et du golfe.

Je viens de mentionner l'assistant que le gardien du phare devait engager et payer sur son salaire. En temps ordinaire, cet assistant faisait la garde jusqu'à minuit. Le gardien qui s'était couché à dix heures du soir se levait alors, pour à son tour faire la garde jusqu'au matin. Il pouvait par moments s'allonger sur un divan tout en restant attentif à la lumière qui tournait là-haut et aux navires qui passaient afin de les rapporter aussitôt au Service des Signaux de Québec.

C'est dire l'importance du télégraphe à cette époque. Au début, Caron dut engager un télégraphiste. La moitié du salaire du gardien, qui était de 157 \$ par mois, passait à payer ses deux employés qu'il fallait aussi loger et nourrir, ce qui a vite motivé madame Caron à se mettre à l'apprentissage du télégraphe. Après trois mois, c'est elle qui expédiait les télégrammes. Matin et soir, il fallait faire un rapport sur la température au Service des Signaux de Québec. Il fallait aussi signaler chaque navire à mesure qu'il passait, ce qui représentait au moins une vingtaine de télégrammes par jour, car il y passait beaucoup de navires.

Sur le bord du cap, côté nord, il y avait une maisonnette d'observation, avec deux magnifiques longues-vues de forte puissance. Ces longues-vues permettaient de prendre le nom des navires, ce que même les enfants pouvaient faire à mesure qu'ils grandissaient. Cette maisonnette aux merveilleuses longues-vues fut très populaire durant le temps de la contrebande, au cours des années trente. Cet événement ne fait pas partie du fonctionnement régulier d'un phare, mais représente une période intéressante de mon enfance. Les grands contrebandiers venaient souvent consulter la mer pour voir si la goélette contrebandière était au large. C'était chose permise à tout le monde; certains pêcheurs venaient parfois pour voir s'il y avait des bancs de poissons au large.

Au temps de la contrebande

Pourquoi la contrebande? C'était la prohibition aux États-Unis. Aucune boisson ne devait entrer dans ce pays. Or, tout le monde sait que le bon scotch vient de l'Écosse, le whisky, le brandy, le gin de l'Angleterre, le champagne, le cognac, les bordeaux et les bons vins de la France. Même le rhum des Antilles ne pouvait entrer aux États. Il ne restait rien aux Américains pour se réchauffer, car eux, ils ne fabriquaient pas encore de bonnes boissons. Ces boissons de contrebande transitaient par les îles Saint-Pierre et Miquelon et la goélette les transportait sur le Saint-Laurent, vis-à-vis des endroits où il était possible de communiquer tout en restant dans les eaux internationales, c'est-à-dire un mille de distance du littoral.

La grosse contrebande, qu'on devrait plutôt désigner comme le commerce illicite des boissons, était gérée par des messieurs très gentils venant de la ville, avec de beaux complets et de grosses automobiles. Ils étaient attirés au Cap Madeleine, non seulement par les longues-vues, mais aussi par le bureau de télégraphe. Les télégrammes codés étaient leur moyen de communication avec Saint-Pierre et Miquelon. Les communications téléphoniques internationales ne s'organiseront qu'après la guerre de 1945.

Il faut dire que les policiers de la gendarmerie royale et de la police provinciale étaient aussi attirés par le même site et le pouvoir des longues-vues. C'était un jeu continu du départ des uns et de l'arrivée des autres, sans que jamais les joueurs ne se rencontrent. Il y avait de quoi rendre notre milieu très animé et très intéressant, à mon avis. Nous les enfants, nous avons inventé un jeu qui était la réplique de ce que nous pouvions voir tous les jours. La connaissance de la situation était implicite. Nous savions sans savoir.

Il y avait bien aussi une petite contrebande quand un pêcheur de chez nous se risquait avec sa barge jusqu'à la goélette pour revenir avec une ou deux *canisses* achetées pour la modique somme d'un dollar, paraît-il. Il aurait été sot de n'en pas profiter.

Le rôle de la sirène

Par beau temps, la sirène servait au début de la saison maritime pour un échange de politesse avec les navires par trois bons coups qui voulaient dire « Bonjour » et par la réponse d'un petit coup qui signifiait « Merci ». Mais le rôle spécifique de la sirène était de protéger les navires par temps de brume. Dans le criard, c'est-à-dire le grand bâtiment qui contenait les moteurs, deux de ceux-ci étaient reliés entre eux par de grosses « straps » (bandes de cuir de 6 à 8 pouces de largeur). Il arrivait que ces moteurs fussent fonctionner jusqu'à huit jours de temps, quand la brume d'automne ne voulait plus s'en aller. Pour les faire reposer, on alternait de l'un à l'autre. Le sous-sol du criard était une grande piscine remplie d'eau qui circulait dans les moteurs et servait à les refroidir. Le gardien devait sans cesse surveiller ces moteurs, les huiler, les ajuster, etc. C'était exténuant, mais mon père ne se plaignait jamais. Quand il était rendu à bout de forces, la statue de son ami, le bon saint Joseph, prenait position sur le bord de la fenêtre, tournée vers la mer embrumée. C'était efficace, semble-t-il, puisque mon père s'est toujours servi de ce moyen pour se débarrasser de la brume.

Dans le criard, l'éclairage était produit avec des ampoules électriques quand les moteurs fonctionnaient. Il y avait aussi une salle de repos avec poêle et divan et une table toujours remplie de papiers de rapports, car tous les mois, une journée entière était consacrée à faire les rapports. Il fallait tout rapporter. Chaque printemps, des inspecteurs venaient vérifier l'état de la station. Cette visite se terminait toujours par une fête autour d'un verre de bière pour les inspecteurs, le capitaine et les officiers du navire, qui eux repartaient ensuite avec un cruchon de crème, ou de la rhubarbe, des laitues, etc.

L'utilité des sémaphores

Dans le poste de surveillance de la mer se trouvaient des pavillons pour chacune des lettres de l'alphabet. Ces pavillons permettaient de communiquer avec les navires au moyen de codes. Différents messages urgents étaient ainsi transmis régulièrement. Les messages pouvaient être variés comme avertir que des passagers descendraient à la Pointe-au-Père, en même temps que le pilote canadien monterait à bord pour prendre la direction du navire jusqu'à Québec ou Montréal, ou encore, signaler qu'un navire était en détresse.

Un jour, un navire passe très près du cap et signale deux coups avec sa sirène. Ce nombre de coups signifiait « Alerte ». Le gardien Caron a répondu avec la sirène un coup qui voulait dire, « On vous écoute ». On a alors vu monter dans les mâts du navire, quatre drapeaux. Les livres de code consultés nous apprennent la signification du code « FGKL » : « On a besoin d'un médecin, c'est urgent! »

Il y avait un médecin à Madeleine dans ce temps-là, le bon docteur Anicet Cotnoir. Monsieur Caron téléphona au docteur et requerra les services de Pierre Champion, un pêcheur toujours disponible qui, avec sa barge de pêcheur, conduisit le médecin jusqu'au navire en détresse. Il y avait eu une explosion de moteur à bord et trois hommes avaient été asphyxiés. L'intervention du médecin a pu en sauver deux.

Ce fait montre un peu l'aspect humanitaire de la fonction de gardien du phare. Dans ce domaine, je peux ajouter des milliers d'heures passées à réparer les moteurs des barges des pêcheurs du village. En avril, chaque printemps, la corvée du ménage des moteurs durait un mois. Mon père, ingénieur-mécanicien, avait dans la boutique de la station, les instruments nécessaires à la mécanique; c'était comme une providence car les garages n'existaient pas encore dans notre milieu. Ils venaient, l'un après l'autre, les vaillants pêcheurs, et je pense que mon père était heureux de leur rendre ce service gracieusement, quoiqu'il n'en parlait pas. On ignorait même le nom de celui qui l'avait retenu au criard, tout le jour. Ce service printanier au phare, je l'ai vu toutes les années de mon enfance, au moins douze années de suite.

Gardien pendant 42 ans

À soixante-six ans, Jean-Baptiste Caron devait prendre sa retraite en 1964, après quarante-deux ans de service au fédéral. Un vétéran des phares de l'île d'Anticosti, Rémi Fergusson, a pris la responsabilité de celui de Madeleine pour sept années de service.

Le sixième et dernier gardien du phare de Madeleine sera Jean-François Caron, le deuxième fils de Jean-Baptiste. Il avait fait quelques mois d'entraînement sur une île, près de Terre-Neuve, pour être ensuite déménagé à Fame Point (Pointe-à-la Renommée), avant de prendre la charge de celui de Madeleine jusqu'au changement de fonctionnement des phares entre les années 1980 à 1990.

La sauvegarde du phare

« Si de nos jours on peut admirer le phare et son site dans son état d'origine, on doit remercier l'intervention d'un groupe de citoyens du village qui s'est opposé à la fermeture du site et à sa vente à un particulier. L'Association touristique Sainte-Madeleine a pris en main ce site depuis 1988 et en a fait un attrait touristique unique. Le phare est maintenant la propriété de la municipalité de Sainte-Madeleine-de-la-Rivière-Madeleine. Le 14 juin 2016, il a été désigné comme phare patrimonial en vertu de la loi sur la protection des phares patrimoniaux. »

- *Arlette Fortin, directrice générale, Site du phare de Cap Madeleine.*

Ce qui reste de cette belle histoire: quelques phares continuent à éclairer les environs comme des vigies le long de la côte maritime; c'est si merveilleux, la lumière! Certains restent là, parce que leur présence raconte de si belles pages de notre histoire. Et les autres, qui n'ont pas de fonctions spécifiques, ils sont là tout simplement parce qu'ils ont vécu là, parce que, maintenant, ils sont des éléments de beauté! ♦

Notes

1. Propos raconté par mon père Jean-Baptiste Caron qui le tenait de François Sasseville.
2. Propos relaté par mon père Jean-Baptiste Caron, et ce, à maintes reprises.

Historique de la station de phare de Cap-Chat



Photo Raymond Cyr

♦ Jean Paradis et Augustin Saint-Laurent

La Société d'Histoire et d'Archéologie des Monts

Nous remercions nos nombreux partenaires pour l'aide accordée à notre programme de publication. Nous reconnaissons, de plus, les efforts de la ville de Sainte-Anne-des-Monts, de la M.R.C. de la Haute-Gaspésie et du CLD Haute-Gaspésie pour la restructuration de la S.H.A.M. Nous remercions également le député de Matane, Monsieur Pascal Bérubé, pour son appui inconditionnel.

Direction littéraire: J. Augustin St-Laurent
Révision: J. Augustin St-Laurent
Correction d'épreuves: S.H.A.M.
Infographie: Bryan Mimeault.

Tous droits réservés. Toute reproduction de ce recueil ou transmission sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit (électronique, mécanique, photographique, sonore, magnétique ou autre) est strictement interdite sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'auteur et de la S.H.A.M.

ISBN-13-978-2-921506-04-5

La Société d'Histoire et d'Archéologie des Monts (S.H.A.M.)
675, BOUL. Ste-Anne Ouest
Sainte- Anne-des- Monts, Qc
G4V 1T9
Tel. (418) 763-7871
Courriel : genealogie@globetrotter.net

Diffusion: La Société d'Histoire et d'Archéologie des Monts
Tel. : (418) 763-7871

La Société d'Histoire et d'Archéologie des Monts (SHAM) est heureuse de vous présenter l'Historique de la station du phare de Cap-Chat.

Cette présentation a été rendue possible grâce à la collaboration de la Garde Côtière Canadienne qui nous a permis d'utiliser, pour la partie technique et événementielle de l'ouvrage, la recherche faite, dans les

années 1980, par Jean Paradis, LL. B., agent de recherches historiques sur les phares et les aides à la navigation, secteur des Aides à la navigation.

La SHAM remercie également le personnel de la bibliothèque de l'Institut Maurice-Lamontagne de Mont-Joli pour son accueil et sa disponibilité.

Merci à Madame Carmen Duguay, de Cap-Chat, pour l'ensemble des renseignements qu'elle nous a fournis sur son père, Monsieur Marcel Duguay.

Merci à Monsieur Hector Fraser qui, de sa retraite de L'Isle-Verte, nous a renseignée à la fois sur lui-même et sur sa carrière.

Merci à J.-Augustin St-Laurent pour les données généalogiques sur les gardiens, pour la correction et la disposition du texte.

TABLE DES MATIÈRES

- Origine du nom de Cap Chat.
- Les phares de Cap Chat.
- Le premier phare de Cap Chat.
- Le deuxième phare de Cap Chat.
- Le troisième phare de Cap Chat.
- Les gardiens du phare de Cap Chat.
- Généalogie des gardiens du phare de Cap Chat.
- Les signaux sonores à Cap Chat.
- Le sémaphore, le télégraphe et la station météorologique de Cap Chat.

ORIGINE DU NOM DE CAP CHAT

Les prospections entreprises pour déterminer l'exégèse du toponyme de Cap Chat nous ont amené à trouver deux explications distinctes. Nous ne ferons que citer textuellement deux sources différentes fournissant les interprétations en question sur l'origine de ce nom de lieu géographique, laissant le soin au lecteur de ces lignes de choisir l'explication qui lui convient le mieux, attendu que ces interprétations sont claires et parlent par elles-mêmes.



Photo Robert Rioux

Ainsi, selon une première source, « Le Cap Chates (sic) (fut) nommé, suivant les uns, d'après Monsieur de Chates (sic) et, suivant les autres, d'après le chat colossal en pierre qui, assis sur ses hanches de pierre, éclaire les nuits et perce les brumes avec son œil qui s'éteint le jour pour briller davantage la nuit afin d'empêcher les navires de venir se briser à ses pieds » (1).

Et selon un deuxième texte, « Le Cap Chat est une petite montagne de forme conique d'une altitude d'environ 150 mètres ; vue du large, cette montagne semble se détacher du rivage. On y trouve un rocher qui ressemble étrangement à un chat assis sur ses pattes de derrière, mais, semble-t-il, ce n'est pas à la présence de ce rocher qu'on doit le toponyme de Cap Chat. Ce non aurait été attribué à l'endroit par Samuel de Champlain lui-même dès 1614, en l'honneur du commandeur Aymard de Chastes, qui patronna, au nom du roi de France, les entreprises du fondateur de Québec. Quoiqu'il en soit, on rencontre à Cap Chat nombre de personnes qui prononcent encore « Cap Chatte » en désignant leur localité » (2).

LES PHARES DE CAP CHAT

Le secteur, au sens strict, de Cap Chat est l'un des endroits qui, dans le fleuve Saint-Laurent, connut un nombre relativement élevé de naufrages. Plusieurs vaisseaux, en effet, de toutes dimensions et de toutes nationalités, ayant vu leur course influencée par les forts coups de vent qui dominaient pendant les nuits obscures d'automne, ou encore en vertu des courants irréguliers et du jeu vigoureux des marées qui prévalait dans ce secteur, frappèrent l'entourage du cap.

A titre d'exemple, entre les seuls mois d'octobre 1845 et novembre 1846, il n'y eut pas moins de cinq vaisseaux qui y firent naufrage ou s'y échouèrent indubitablement. Voici, par mémoire, la nomenclature de ces bâtiments pour la période susmentionnée (3) :

Octobre 1845 :	L'Eliza Ann
Décembre 1845 :	Le William Bayard
Décembre 1845 :	Le Montréal
Décembre 1845 :	Un schooner (nom inconnu)
Novembre 1846 :	L'Amy Ann

En vertu des dangers que représentaient le golfe et le fleuve Saint-Laurent pour la navigation, le Commissaire des Travaux Publics, William Hamilton Merritt, s'enquit, au milieu du siècle dernier, auprès des multiples intervenants concernés par le commerce maritime, des moyens à prendre pour rendre la navigation plus sûre et plus prompte, afin de prendre action dans la mesure du possible.

Parmi les réponses qui parvinrent au commissaire des Travaux Publics, une missive commentait favorablement, parmi d'autres suggestions, l'établissement d'un phare à Cap Chat. Le document en question, signé de la main du capitaine Edward Boxer, Maître du havre et capitaine du Port de Québec, daté du 4 octobre 1850, présentait tout particulièrement les propos suivants : « Conformément à la demande que vous m'avez faite de vous donner mon opinion sur les moyens qui pourraient me paraître nécessaires pour diminuer les frais de commerce vers le Saint-Laurent et jusqu'à quel point il est praticable d'en améliorer la navigation dangereuse : Comme il est de la plus grande importance pour le Canada d'attirer le commerce des lacs d'en haut (tant américains que canadiens) des canaux américains vers les ports Atlantiques par les eaux du Saint-Laurent (...) il ne faut pas oublier que nous n'avons que six mois et demi de navigation ouverte, et qu'il est presque impossible aux vaisseaux à voiles de faire plus de deux voyages dans ce tems (sic) et comme il est pour eux de la plus grande importance que leur départ de Québec n'ait pas lieu plus tard qu'octobre (les frais d'assurance étant si forts en novembre).

Il faudrait donc leur donner tous les avantages pour les mettre en état de ne pas le retarder davantage, et je n'y vois pas de meilleur moyen que l'établissement de phare dans le golfe et le fleuve (...). Les sites suivants (sic) sont ceux que je recommanderais, pour l'établissement de phares additionnels, savoir :

Pour le Canada

- Le Bird Rock
- Le Cap Rosier
- Extrémité ouest d'Anticosti
- Sept Isles
- Le Cap Chat
- Battures de Manicouagan (...)
- Grande Isle (Kamouraska)
- Un petit fanal de havre au Pot à l'Eau de Vie
- Un autre petit fanal à l'Isle Bellechasse.

Les plus importantes places sont le Bird Rock, le Cap Rosier et les battures de Manicouagan ; les autres pourraient venir ensuite à mesure que le commerce augmenterait » (4).

Il semble bien que le Commissaire en chef des Travaux Publics faisait siennes d'avance les recommandations du capitaine Edward Boxer, car lui-même déclarait, dans un document qu'il rédigeait deux jours auparavant, le 2 octobre 1850, à l'intention de Monsieur James Dean, président du Bureau du Commerce de Québec, que « Le public qui a dépensé un capital considérable pour la construction de canaux pour les vaisseaux, afin d'amener (le) commerce dans son chenal originel et naturel, a un intérêt vital à rendre le reste de la navigation vers l'Atlantique aussi parfaite que possible. Pour obtenir ce résultat, on propose la construction de phares, soit à Bird Rock, au Cap Rosier et à Manicouagan, qui serait commencée immédiatement et finie en 1851 ; à l'extrémité ouest d'Anticosti, aux Sept Iles, à la Grande Ile, Kamouraska, qui serait finie en 1852, un au Cap Chat et deux petits phares au Pot-à-l'Eau-de-Vie, qui seraient terminés en 1853 » (5).

Pour des raisons que nous n'avons pu déterminer avec certitude, les Travaux Publics ne mirent pas à exécution leur projet d'édifier un phare à Cap Chat. Il est probable que, pour des raisons prioritaires, l'on jugea mieux de construire avant tout les phares de Cap des Rosiers (1858), Pointe de l'Ouest, sur l'Île d'Anticosti (1858), la Grande Ile, en face de Kamouraska (1862), l'Île du Pot à l'Eau-de-Vie (1862), l'Île le Long Pèlerin (1862) et l'Île de Bellechasse (1862) avant d'entreprendre la construction de phares additionnels.

De même, il est aussi possible que ce soient des considérations budgétaires qui aient empêché la construction d'un phare aussi important que celui de Rochers aux Oiseaux (Bird Rock), un endroit tellement difficile d'accès que le simple fait d'y envoyer des matériaux de construction, de les débarquer et de les hisser au sommet de cette île exposée aurait coûté à lui seul la construction, tous frais inclus, d'un phare de dimensions moyennes.

Le temps passa. Entre temps, le 1^{er} juillet 1867, un nouveau pays était né, la Confédération du Canada, issue du reliquat de l'Union du Haut et du Bas-Canada. Le gouvernement fédéral, et non les gouvernements des provinces, en vertu de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique (A. A. N. B.), se vit accorder une autorité complète sur tout ce qui concernait la navigation, dont les bouées et les phares. L'unité faisant la force, le budget du nouvel état serait plus considérable, du moins en théorie, qu'il ne pouvait l'être à l'époque du régime de l'Union.

Les requêtes pour l'implantation de phares additionnels persistaient. Par exemple, le 21 septembre 1869, le capitaine Dutton de la Allen Steamship Line, la principale société de bateaux à vapeur du Canada, requérait en ces termes l'établissement d'un phare à Cap Chat : « As (Cap Chat) is the entrance of the River and 125 miles from Cape Rosier and vessel have to steer various courses before arriving there, and as there is no soundings to ascertain a ship's position, a light here would give a vessel her position before encountering the dangers of the River, a vessel passing in mid channel, seldom seeing Point de Monts light, and always sighting Cap Chatte, except at night. A light here would be a great benefit to navigation » (6).

Suite à ces nombreuses représentations de divers intervenants du milieu maritime, dont la Maison de la Trinité de Québec, les bureaux de commerce de Québec et de Montréal, les marchands et les armateurs de ces deux villes, qui exprimaient au gouvernement canadien le besoin d'avoir d'autres phares dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime (les naufrages causaient de graves pertes de vie et d'importants dommages aux biens, de même que le tonnage et la vitesse des bateaux à vapeur dans la seconde moitié du XIX^e siècle s'étaient considérablement accrus comparativement aux années passées) le gouvernement forma un comité spécial pour étudier en profondeur la question.

L'analyse terminée, le comité présenta finalement au jeune parlement canadien, le 4 mai 1868, le bilan de ses recommandations, à savoir la construction de phares aux endroits suivants :

Rochers des Oiseaux	(Iles de la Madeleine)
Escarpelement Bagot	(Ile d'Anticosti)
Ile Le Corps Mort	(Iles de la Madeleine)
Cap de la Madeleine	(Péninsule gaspésienne)
Cap Chat	(Péninsule gaspésienne)
Ile du Corossol	(Sept-Iles)
Récif de l'Ilet Rouge	(Bateau-phare)
Cap Ray	(Colonie de Terre-Neuve)
Cap Norman	(Colonie de Terre-Neuve)
Pointe Férolle	(Colonie de Terre-Neuve)

Le parlement cautionna favorablement le rapport. Il ne manquait plus que le consentement du Conseil privé et la sanction du Gouverneur général pour que la somme globale nécessaire à l'édification de ces phares soit portée au budget du gouvernement et créditée ensuite au Ministère de la Marine et des Pêcheries qui se chargerait de leur construction.

A cette fin, le ministre de ce ministère, l'honorable Peter Mitchell, écrivit, le 4 janvier 1870, au Conseil privé une missive comportant une récapitulation des suggestions faites par le comité convoqué pour étudier la matière en l'espèce, incluant dans sa lettre un sommaire d'une autre supplique qu'il avait reçue auparavant, en 1869, du président même de la célèbre Allan Line Steamship Company, Monsieur Hugh Allen, lequel appuyait avec insistance les conseils du rapport, signalant le fait que, si le Canada voulait voir la route du Saint-Laurent maintenue comme une voie de communication avec l'Europe pour rivaliser avec les Etats-Unis, il fallait bâtir les phares en question.

Ainsi, quelques jours après la réception des exhortations du ministre Mitchell, le Conseil privé débloqua, par un arrêté-en-conseil du 12 janvier 1870, dans un premier temps, un montant global de \$95 000,00 pour la construction de ces phares et confirma, dans un deuxième temps, deux jours plus tard, au moyen d'un autre arrêté-en-conseil, qu'un fonds de \$49 000,00 était extrait de la somme globale de \$95 000,00 pour amorcer le plus vite possible la construction des phares d'Escarpelement Bagot, de l'Ile Le Corps Mort, de Cap de la Madeleine, de Cap Chat, de l'Ile du Corossol et du bateau-phare du Récif de l'Ilet Rouge.

L'emplacement de Cap Chat était donc relativement stratégique aux yeux des utilisateurs du Saint-Laurent, cette grande voie navigable qui menait vers des points d'embarquement ou de débarquement de biens et de services pour l'Ouest du pays, comme menant, en sens inverse, vers les vieux pays européens ou, encore, vers les colonies ou provinces de l'est du Canada, tout dépendant de l'époque. Le Cap Chat était en effet, comme le Cap de la Madeleine, un endroit que tous les navigateurs cherchaient à atteindre afin de déterminer leur position, pour ensuite établir et maintenir un cap sécuritaire pour poursuivre sans trop de risque leur route, jusqu'à la rencontre du prochain phare.

De fait, « l'emplacement du cap Chat, en particulier du rocher, constituait autrefois une borne naturelle entre le district de Québec et celui de Gaspé pour les navigateurs » (7) et, de plus, consistait en « the most northerly point of land on the south side of the River St. Lawrence » (8).

Somme toute, munir cet important emplacement géographique d'une aide à la navigation lumineuse permettrait enfin aux navires de pouvoir poursuivre sans trop de risques leur route la nuit sans avoir à jeter l'ancre, ce qui contribuerait à la décroissance du coût du transport par eau, influençant ainsi, en concomitance, la diminution des tarifs d'assurance maritime, pour le bénéfice du pays tout entier.

De plus, non seulement un tel phare serait utile en tant que feu de position et de jalonnement des côtes, mais encore il favoriserait, nous l'avons sous-entendu auparavant, la prévention des naufrages en signalant la présence du littoral la nuit. Ainsi, il serait un collaborateur précieux pour les navigateurs car ceux-ci pourraient corriger d'urgence leur parcours et éluder les dangers de toucher le cap et d'y faire naufrage.

Cette fonction n'en était pas moins substantielle. Une importante personnalité politique du Bas-Canada ne déclarait-elle pas, au milieu du XIXe siècle, en plaidant pour l'établissement de nouveaux phares dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent : « On ne devrait négliger cet important objet, surtout depuis que l'expérience nous a prouvé que les naufrages dans le Saint-Laurent ont diminué en raison de l'augmentation des phares » (9) et qu' « il y aura toujours avantage à avoir des phares distribués sur les deux rives, surtout dans le bas du fleuve, car les brumes, dans ces endroits où la distance d'un bord à l'autre est très considérable, ne couvrent jamais toute l'étendue, mais occupent tantôt le nord, tantôt le sud, en sorte qu'un navire pourrait ne pas apercevoir une lumière placée à une couple de lieues, tandis qu'il distinguerait parfaitement une autre lumière sur l'autre rive à plusieurs lieues.

Néanmoins, en thèse générale, le côté sud sera toujours préférable pour l'érection de phares parce que la sonde peut toujours prendre le fond à une grande distance du rivage, le lit du fleuve ayant une pente graduelle jusqu'à une profondeur de 50 à 60 brasses pour un élargissement moyen de deux lieues, tandis que sur le côté nord on ne peut trouver le fond qu'en arrivant sur les rochers » (10).

Enfin, un autre personnage de l'époque, le capitaine Edward Boxer, personnage dont nous avons déjà parlé, affirmait quant à lui qu' « il n'y a pas d'endroit au monde où les phares soient d'une plus grande importance que dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent à cause de l'irrégularité et la force de leurs marées et courants, de l'horison (sic) presque toujours chargé de mirage, de brouillards ; une rive se trouvant quelques fois (sic) visible et l'autre voilée ; à cause aussi de la difficulté de calculer la distance de la côte » (11).

Donc, pour conclure, l'intérêt d'un phare sur le Cap Chat était incontestable. Par son assistance, il aiderait les navigateurs, le jour et surtout la nuit, à se localiser de façon à trouver la voie la plus favorable à suivre, à connaître l'endroit où ils se trouvaient précisément, à se maintenir à une distance raisonnable de la rive (sauf dans les périodes de brouillard épais), afin d'éviter que les dangereux courants ne les y jettent, encourageant ainsi, non seulement l'accroissement du trafic maritime, mais encore sa sécurité, son efficacité et son économie (baisse des coûts de transport et des tarifs d'assurance).

Le commerce, vital pour un jeune Canada, serait donc dès lors avantagé et sécurisé du fait de la présence d'un phare pour prévenir moult pertes en biens matériels primordiaux (biens précieux, matières premières, service postal...) et en vies humaines. La voie à suivre et le littoral étant, quoique partiellement, balisés, la route du Saint-Laurent deviendrait plus accueillante.

Bref, les navigateurs ne redouteraient plus son approche et seraient donc plus hardis et plus audacieux, favorisant et améliorant ainsi chez nous l'organisation et l'apport du transport par eau pour l'épanouissement de notre économie. De plus, la vive compétition des ports de mer de nos voisins du sud, ports d'entrée pour le commerce de l'Ouest, pouvait enfin être contrée.

LE PREMIER PHARE DE CAP CHAT

Nous avons constaté antérieurement qu'une dépense de \$49 000.00 fut ratifiée par un arrêté-en-conseil daté du 14 janvier 1870, spécifiquement pour l'établissement de cinq phares et d'un bateau-phare, un

des cinq phares en question étant justement celui de Cap Chat. Du montant anticipé de \$49 000.00, une somme de \$6 000.00 était prévue pour la mise en place du premier phare de Cap Chat.

Quelques temps après, le ministre de la Marine et des Pêcheries annonçait, dans son rapport annuel daté du 31 décembre 1870 que « Le printemps prochain, on installera (...) une tour à feu (sic) au Cap Chatte, rive sud du Saint-Laurent, comté de Gaspé, et on suppose qu'elle sera en activité à la fin de juin. Elle sera à éclats (...). De tous ces édifices (...), on a dessein de faire autant de grands phares catoptriques de premier ordre, d'une portée probable de 25 milles en temps favorable» (12).

L'ouverture des travaux se réalisa effectivement au printemps de 1871, le Ministère de la Marine et des Pêcheries ayant procédé auparavant à l'ouverture des soumissions et, ultérieurement, à la sélection d'un entrepreneur fiable et compétent pour exécuter les travaux de construction du phare. L'entreprise dut être menée normalement car, le 11 août 1871, le phare fut officiellement allumé pour les besoins de la navigation, selon les divers rapports de l'époque (13).

La réalisation du premier phare de Cap Chat, incluant les frais de construction, s'éleva à un montant total de \$3 895.49. Le tout se détaille ainsi qu'il suit, savoir :

Année financière 1870-1871 :

- A. Gingras, contracteur	\$1 000.00
- J. Haws et Cie : réflecteurs	\$ 146.78
- E. Chanteloup : appareil de feu tournant	\$ 970.15
Total : année financière 1870-1871	\$2 116.93

Année financière 1871-1872 :

- A, Gingras, contracteur	\$1 503.60
- L. Gagné : divers	25.60
- E. Chanteloup : bidons d'huile, brûleurs, mèches et cheminées	\$ 95.85
- Archer et Cie : bois de construction	\$ 155.11
- J. Roy : faire un chemin	\$ 18.40

Total : année financière 1871-1872 \$ 1778.56

Total des frais de construction pour le phare de Cap Chat \$3 895.49

DESCRIPTION DU PREMIER PHARE DE CAP CHAT

(Lors de sa mise en opération)

La bâtisse du phare, qui renferme aussi l'habitation du gardien, consiste en une tour en bois, relativement basse et de forme carrée en plan, mesurant 37 pieds de hauteur, de la base au sommet. Tout l'établissement est peint en blanc.

Caractéristiques de la lumière, de l'appareillage optique et lumineux et de l'appareil tournant :

La lumière consiste en un feu blanc à révolutions, donnant un éclat à toutes les trente secondes, l'appareil tournant effectuant une révolution complète en trois minutes. Placé à une hauteur de 110 pieds du niveau des lignes des hautes-marées, le feu peut être aperçu, par temps clair, à une distance de dix-huit milles.

La lumière est produite par six brûleurs à mèches circulaires (dites lampe no. 1), basés sur le principe de la lampe d'Argand, du nom de son inventeur Aimé Argand, un genevois, qui mit au point ce type de brûleur pour la première fois en 1780.

L'éclairage fourni par chaque brûleur est amplifié à l'aide d'un réflecteur parabolique, chacun étant disposé sur les six faces de l'appareil tournant, ses réflecteurs concaves en cuivre, reposant sur le cadre de l'appareil rotatif en question, possédant chacun des dimensions de 20 pouces par 12 et argentés de manière à mieux faire réfléchir la lumière.

Ils sont basés sur le principe même de la catoptrique (du mot grec «katoptron » signifiant miroir), un système qui fut mis parfaitement au point en France, vers 1819. Ainsi, en vertu de leur forme incurvée, les réflecteurs concentrent ou focalisent la lumière produite par les brûleurs à mèche. Signalons, enfin, que le système catoptrique consiste en un modèle de simplicité et d'économie à l'achat, comparativement au principe plus complexe et au coût d'acquisition plus élevé des appareils lenticulaires (système dioptrique).

La source d'énergie utilisée pour alimenter les lampes était de l'huile de pétrole blanc raffiné. Cette huile, fournie par la firme F. A. Fitzgerald de l'usine dite « Union Petroleum Works », de London, Ontario, répondait à de hauts standards de qualité et d'excellence et offrait une flamme durable, vive, uniforme et propre afin de ne pas noircir les cheminées de verre du brûleur et de ne pas permettre la formation d'un dépôt sur la mèche. Le coût moyen de cette huile de pétrole canadienne, à titre d'exemple, était de 22 cents le gallon pendant la décennie des années 1870 (14). Enfin, les six brûleurs consommaient de 400 à 500 gallons d'huile de pétrole par saison de navigation, d'après les divers rapports de l'époque susmentionnée.

Finalement, en ce qui concerne l'appareil tournant fourni, nous l'avons vu, par la compagnie E. Chanteloup (une firme montréalaise, incidemment), il consistait en un arbre ou pivot central supportant un cadre sur lequel s'appuyaient les brûleurs et les réflecteurs. Un système d'engrenage, activé par un mécanisme mû par la pesanteur, emportait l'appareil à réaliser une révolution complète toutes les trois minutes.

Les évènements survenus au premier phare de Cap Chat :

Voici la liste des principaux évènements et/ou changements survenus au premier phare de Cap Chat depuis son établissement en 1871 :

- 11 août 1871 : Allumage (officiel) du phare.
- Printemps ou été 1873 : Construction d'une remise en bois pour entreposer les barils d'huile de pétrole.
- Août 1875 : Fin des opérations du premier phare.

LE DEUXIÈME PHARE DE CAP CHAT

Le 5 novembre 1874, le « Delta », un navire venant de Londres à destination de Québec, chargé de 1 600 à 1 700 tonnes de marchandises et ayant à son bord dix-neuf passagers et quarante hommes d'équipage, fit naufrage sur la Pointe de Cap Chat, un emplacement situé à peu de distance en aval du cap Chat lui-même. Cet incident fut causé, en partie, par le mauvais emplacement du premier phare, dont la lumière était masquée, à l'est, par la Pointe de Cap Chat et le Mont Sainte-Anne, un fait pourtant que les autorités avaient remarqué à l'époque de la mise en opération du premier phare (15). En effet, lors de l'enquête tenue pour établir les fondements du naufrage, le capitaine du bâtiment expliqua, en ses propres termes, le pourquoi de l'incident : « (...) mais si je considère la direction que j'ai prise, celle qu'il fallait prendre pour éviter la terre, j'ai lieu de craindre que quelque attraction locale n'ait agi sur ma boussole et que le courant ne m'ait fait dévier de ma route ; les brouillards m'empêchèrent d'observer la distance où je me trouvais de la terre. Je crois qu'il est de mon devoir de dire, dans l'intérêt de la navigation, que le phare du Cap Chatte 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 (...) – Capitaine William Smith Craven, commandant à bord du vapeur « Delta » - (16).

Suite à l'échouage de ce bâtiment, et dans l'intérêt de la navigation en général, les autorités du Ministère de la Marine et des Pêcheries jugèrent donc déterminant d'établir le phare de Cap Chat sur un site plus en vue.

On dut procéder avec une certaine diligence car un nouveau phare fut érigé, en 1875, sur un emplacement situé à exactement 480 verges Est-Nord-Est de la position du premier phare. Le deuxième phare fut construit « à la journée » par les ouvriers de l'Agence de Québec. L'agence ou la Division de Québec est la branche du Ministère de la Marine et des Pêcheries qui s'occupait à l'époque de la gestion des phares et bouées à partir de Montréal, en descendant le fleuve et comprenant le fleuve et le golfe Saint-Laurent, ainsi que le détroit de Belle-Isle (côte du Labrador et côte nord-ouest de Terre-Neuve).

Aujourd'hui, ce rôle est attribué à la Garde Côtière Canadienne, un organisme faisant partie du Ministère fédéral des Transports. Ce ministère, constitué le 2 novembre 1936 en vertu de la loi sur le Ministère des Transports, est né de l'ancien Ministère de la Marine et de l'ancien Ministère des Chemins de fer et des Canaux, ainsi que du transfert de la branche de l'Aviation civile du Ministère de la Défense nationale.

La Garde Côtière Canadienne fut créée en 1962 pour remplacer le Service de la Marine qui avait été formé lors de l'instauration du Ministère fédéral des Transports en 1936.

Construit au coût de \$3 271.73 (ce montant comprend le défrichement et la construction d'un nouveau chemin, l'achat d'une nouvelle lanterne en fer, les salaires des travailleurs, etc...), ce nouveau phare fut officiellement mis en opération pour les besoins de la navigation le 5 août 1871.

DESCRIPTION DU DEUXIÈME PHARE DE CAP CHAT

(Lors de sa mise en opération)

Le phare consiste en un bâtiment de forme carrée, en bois, mesurant trente pieds de hauteur, de la base au sommet de la lanterne. Les dimensions à la base du bâtiment sont de 17 pieds de côté et celles de la galerie, au socle de la lanterne, de 17 pieds et demi de côté. Tout le phare est peint en blanc, excepté la lanterne de fer, peinte de couleur rouge.

La raison d'employer le bois pour l'édification du deuxième (et du premier) phare de Cap Chat fut principalement pour des raisons d'économie et, secondairement, pour la grande commodité de se procurer cette matière première. Le Ministère de la Marine et des Pêcheries signalait justement à ce sujet, à l'époque, qu' « il est peu important que les phares soient construits en bois ou en pierre, pourvu que la lumière soit brillante et entretenue avec régularité » (17). Et que ces tours en bois, « quoiqu'elles dussent être de moins longue durée que celles de pierre que l'Etat possède dans le golfe et plus sujettes qu'elle à l'incendie, on compte cependant qu'elles serviront de longues années à l'usage auquel on les destine » (18). Cependant, les autorités s'apercevront, plusieurs années plus tard, que l'économie engendrée sera réduite à néant du fait qu'elles se trouveront contraintes de déboursier des sommes plus ou moins considérables pour l'entretien et les réparations d'usage de ces structures en bois.

Caractéristiques de la lumière, de l'appareillage optique et lumineux et de l'appareil tournant :

Tous les commentaires que nous avons exprimés pour le premier phare s'appliquent toujours sous cette rubrique, «mutatis mutandis ». Les seules remarques d'importance que nous rapportons sont le fait que la hauteur de la lumière du phare est maintenant de 120 pieds au-dessus de la lignes des hautes-marées et que l'appareil tournant équipant le deuxième phare de Cap Chat est le même qui se trouvait dans le premier phare, dont les fonctions sont maintenant indubitablement abandonnées. De plus, il est manifeste que la lumière du nouveau phare est désormais visible de tous les points d'approche par eau.

Les évènements survenus au phare :

Voici la liste des principaux évènements et/ou changements survenus au deuxième phare de Cap Chat depuis son établissement en 1875 :

1881 : L'huile de pétrole blanc raffiné servant à alimenter les brûleurs à mèches est maintenant fournie par la compagnie Imperial Oil Ltée de Petrolia, en Ontario. Le ministère se procurera l'huile de cette firme pendant encore plusieurs années.

On ajoute, sur la bâtisse du phare, deux bandes verticales de couleur noire sur le fond blanc de la structure du phare afin de rendre ce dernier plus distinct en tant que point de repère diurne et aussi pour mieux le distinguer des autres phares ceinturant les contours de la péninsule gaspésienne.

5 août 1875 : Allumage (officiel) du phare.

1875 ou 1876 : Construction, près du phare, d'un hangar en bois pour remiser les barils d'huile de pétrole.

1878 : Construction d'une maison d'habitation pour le gardien du phare. Le bois employé pour son édification provient de la compagnie Archer de Québec. Coût des travaux : entre \$1 400.00 et \$1 500.00.

1879 (environ) : Menues réparations au phare.

1881 : L'huile de pétrole blanc raffiné servant à alimenter les brûleurs à mèches est maintenant fournie par la compagnie Imperial Oil Ltée de Petrolia, en Ontario. Le ministère se procurera l'huile de cette firme pendant encore plusieurs années.

On ajoute, sur la bâtisse du phare, deux bandes verticales de couleur noire sur le fond blanc de la structure du phare afin de rendre ce dernier plus distinct en tant que point de repère diurne et aussi pour mieux le distinguer des autres phares ceinturant les contours de la péninsule gaspésienne.

1883 ou 1884 : On aurait déplacé le phare afin de l'éloigner du bord de la falaise.

1888 ou 1889 : Construction d'un hangar en bois.

1907 : Des radoubs sont effectués au phare. Construction d'un hangar. Améliorations effectuées à l'habitation du gardien, en particulier, l'addition de 4 pièces. Construction de la poudrière pour entreposer les cartouches de fulmicoton.

LE TROISIÈME PHARE DE CAP CHAT

Grâce à une administration ayant embrassé une politique plus libérale et progressiste, on ébaucha au début du présent siècle, en 1903, plus précisément, l'étude d'un programme majeur dont l'essence même était de nantir les phares du golfe et du fleuve Saint-Laurent d'appareils d'optique perfectionnés, soit l'installation de lentilles dioptriques produisant une lumière plus puissante, de plus grande portée et de meilleure qualité que celle exhibée par les systèmes catoptriques conventionnels.

Il faut admettre que l'augmentation du trafic maritime (due à la hausse du service postal, de l'immigration, des passagers, des échanges commerciaux en général...), la montée prodigieuse et fulgurante de la valeur du commerce transitant sur le Saint-Laurent (elle passa de \$97 948 377.00 en 1900 à \$132 019 550.00 en 1903 (18)).

La rapidité croissante dans le mouvement des vaisseaux, les requêtes et recommandations réitérées des compagnies de navigation, l'engagement fait par les autorités du Ministère de la Marine et des Pêcheries à la marine canadienne à l'hiver 1900-1901 de se rendre compte des progrès qui pourraient être accomplis pour rendre le service des phares plus efficace, de même que le développement dans la technologie des aides à la navigation, déjà fort avancé dans les pays européens, commandaient cette impérieuse nécessité de raffiner le balisage du golfe et du fleuve Saint-Laurent.

À la suite de cette étude, on approuva l'année suivante, en 1904, le déblocage d'une somme de \$184 073.00 pour amélioration notable de certains phares du golfe et du St-Laurent, soit ceux de Cap Chat, de Cap de la Madeleine, Pointe à la renommée, de Sainte-Marthe de Gaspé, de Pointe Mitis et de Pointe au Père. Une forte proportion de cette somme sera engagée dans l'acquisition d'appareils dioptriques et de leurs accessoires.

À Cap Chat, les motifs qui militèrent dès lors pour la construction d'un nouveau phare sont les suivants, savoir :

Le deuxième phare avait plus d'une trentaine d'années d'âge. Ayant été bâti d'une manière plutôt économique, les réparations à y réaliser augmenteraient sûrement dans l'avenir, entraînant par là une majoration des coûts d'entretien. Désormais, les autorités préféraient mieux investir dans une construction plus solide, plus durable, exigeant peu d'entretien et de dépenses de conservation.



Photo Marcel Roy
Le phare de Cap-Chat en 1950

- 1- La pose d'un appareil dioptrique ne pouvait probablement pas s'effectuer dans le deuxième phare de Cap Chat, vu qu'il n'avait pas été conçu, à l'origine, pour permettre l'installation d'un tel dispositif, celui-ci étant beaucoup plus lourd et prenant un peu plus d'espace, appareil rotatif inclus, que le système primitif. On aurait peut-être pu réaménager le deuxième phare pour y fixer le nouvel appareil, mais les déboursés auraient sûrement été tels que l'on en aurait retiré, à long terme, aucun bénéfice, budgétairement parlant.

C'est ainsi qu'au début de la belle saison 1908, les travaux de construction du nouveau phare furent inaugurés pour être terminés quelque temps plus tard. L'élévation de la tour étant terminée, cette dernière reçut ensuite la nouvelle lanterne et les appareils mécaniques, optiques et d'éclairage. Finalement, le troisième phare de Cap Chat fut officiellement allumé pour les besoins de la navigation le 1^{er} septembre 1909 (19), s'il faut s'en fier à l'annonce faite, quelques semaines avant cette date, par le Ministère de la Marine et des Pêcheries à toute la communauté maritime.

En concomitance, on cessa d'opérer le deuxième phare.

Construite en régie, sous la surveillance de l'agence de Québec, la tour seule du troisième phare coûta une somme de plus de \$2 000.00. En ce qui regarde la lentille optique de troisième ordre, l'appareil à mouvement d'horlogerie mécanique, le mercure ainsi que la coupole métallique (lanterne), ils furent acquis de la réputée firme Barbier, Bénard et Turenne de Paris, pour une somme de \$15 060.00 (20), en dollars de l'époque d'acquisition (1908-1909).



Photo Maryvonne

Le phare de Cap-Chat, aujourd'hui

Enfin, le brûleur à vapeur de pétrole, d'une valeur de \$1 000.00, proviendrait de la compagnie montréalaise Diamond Heating and Lightning Corporation, une des compagnies les plus cotées au monde dans le domaine de la fabrication de ce genre de brûleur.

DESCRIPTION DU TROISIÈME PHARE DE CAP CHAT

Le phare, construit à l'ouest et à peu de distance de l'emplacement du deuxième phare, consiste en une tour de béton armé, de forme quadrangulaire et couverte de bardeaux à l'extérieur. Elle est surmontée d'une spacieuse lanterne circulaire en fer (en cuivre, selon une autre opinion) d'un diamètre de 10 pieds 1 1/2 pouce et d'une hauteur de 15 pieds, équipée de vingt-quatre carreaux en verre courbé placés sur deux rangées. Le phare mesure 33 pieds de hauteur de la base au sommet de la girouette juchée sur le sommet de la coupole tandis que l'élévation de la base à la galerie est de 17 pieds. Enfin, les dimensions en plan de la bâtisse sont de 11 pieds de côté.

Caractéristiques de la lumière et de l'appareillage optique et lumineux :

La lumière, de couleur blanche, produit un éclat d'un quart de seconde à toutes les trois secondes, chaque éclat étant séparé par une période d'obscurité persistant deux secondes et trois quarts, la lentille opérant une rotation complète, ou période, en douze secondes. Ces caractéristiques, d'ailleurs, sont demeurées inchangées jusqu'à aujourd'hui.

Le feu est à une hauteur de 120 pieds au-dessus du niveau de la ligne des hautes-marées.

La lumière provient d'un unique et gros brûleur à vapeur de pétrole à manchon incandescent de 55 mm (un des plus gros spécimens de brûleurs). Combinée avec la lentille dioptrique de troisième ordre du phare de Cap Chat, la luminosité pouvait atteindre une intensité de l'ordre de 100 000 bougies (21). Ce type de brûleur, tirant sa source d'une invention française, dont la première installation fut réalisée au phare de l'Île Renfret (France) en 1898 et, au Canada, au phare de Cap des Rosiers en 1903, fonctionne sur un principe peu complexe : la vapeur de pétrole, pétrole comprimé au préalable dans un réservoir spécialement destiné à cette fin, entre tout simplement en combustion au niveau du manchon du brûleur, produisant ainsi la lumière. Ces lampes, si on les compare aux brûleurs à mèche à l'huile de pétrole qui équipaient le premier et le deuxième phare de Cap Chat, produisent une intensité lumineuse 3.4 fois plus puissante, en proportion de l'huile consommée.

Associé avec un appareillage optique basé sur la dioptrique, l'avantage obtenu est nettement incomparable avec l'ancien système à réflecteurs. De plus, il appert que la lumière exhibée par ces nouveaux spécimens de brûleurs est non seulement plus éclatante que l'ancienne, mais elle est encore beaucoup plus blanche.

En ce qui concerne l'appareillage optique même, l'introduction d'une lentille française holophotale de troisième ordre, en verre poli, possédant plusieurs facettes, ou prismes, montées avec précision, permet une parfaite exécution de leur rôle en renvoyant la lumière dans une direction bien déterminée, et ne nécessitant plus d'ajustement une fois l'enchâssement réalisé dans l'armature en bronze. La lentille, composée de quatre faces, possède une distance focale de 19 pouces et trois quarts.

C'est donc la dioptrique qui s'applique maintenant, le mot dioptrique provenant du grec « dioptrikê » signifiant voir au travers. Bref, comme son nom l'indique, ce type d'appareillage optique fait appel à la réfraction de la lumière, sur un plan focal déterminé.

Insistons encore sur la supériorité d'un tel appareillage. A consommation d'huile égale, provenant d'un même modèle de brûleur, l'appareil dioptrique produit une lumière cinq fois plus efficace que l'appareil catoptrique, le faisceau de lumière exhibé est de qualité supérieure et de plus grande portée, il ne nécessite plus d'ajustement une fois le montage réalisé, maintenant donc, à tout instant, un degré de précision supérieur, il n'exige, habituellement, qu'un seul brûleur, contrairement au dispositif à réflecteurs qui en nécessitait invariablement plusieurs.

Les décideurs du Ministère de la Marine et des Pêcheries, d'autre part, faisaient en ces termes l'éloge du système dioptrique : « Depuis trois ans, en effet, le département s'efforce d'améliorer les feux des côtes en les dotant d'appareils plus puissants et plus modernes et les résultats déjà obtenus de ce chef ont été des plus satisfaisants, tant pour les navigateurs que pour les armateurs. Aussi, au fur et à mesure que les améliorations de cette nature se multipliaient, est-il devenu de plus en plus évident qu'elles s'imposaient, car la grande supériorité qu'elles possèdent sur l'ancien système d'éclairage catoptrique n'est pas douteuse » (22).

Finalement, signalons, pour mémoire, que ce genre d'appareil lenticulaire fut mis au point pour la première fois au monde en 1823, au phare de Cordouan, en France, par un physicien français, Augustin Fresnel (1788-1827).

Pour ce qui est du verre autorisé pour la fabrication du prisme du nouveau phare de Cap Chat, sa qualité atteint les plus hauts niveaux d'excellence pour l'époque. Le verre, dit de Saint-Gobain, employé seulement en France pour la construction des appareils lenticulaires (en Angleterre, la firme Chance Brothers employait le verre de Birmingham) possède la composition suivante (23) :

Silice.....	72.1 %
Soude.....	12.2 %
Chaux.....	15.7 %
Alumine et oxyde ..traces de fer	
	<hr/> 100 %

Le verre de Saint-Gobain, dur et bien transparent, est inattaquable à l'air, grâce à sa forte teneur en silice et en chaux.

Enfin, la lentille elle-même s'appuie sur une plaque rotative qui comprend un système de roulement sur bain de mercure pour annihiler la friction et un système à contrepoids servant à entraîner, au moyen d'engrenage, la rotation. Avant la mise au point de bain de mercure, en 1890, la friction entravait le mouvement circulaire des lentilles ou des système de réflecteurs les plus lourds ; seuls les appareils relativement légers et peu complexes pouvaient pivoter sans ennuis.

Au phare de Cap Chat, la course du poids atteignait une hauteur de 17 pieds et ce dernier se remontait aux deux heures. Cette fréquence rapide s'explique par le fait que l'élévation du phare est relativement peu imposante comparée à celle des autres phares en général, en particulier ceux situés sur des emplacements géographiques peu élevés par rapport au niveau de la mer. D'autre part, il est aussi intéressant de noter qu'un

mécanisme particulier permettait à la lentille de poursuivre son évolution pendant que le gardien procédait au remontage du poids rendu précédemment en fin de course.

Les évènements survenus au troisième phare de Cap Chat :

1^{er} septembre 1909 : Allumage (officiel) du phare.

1912 : Amélioration à la tour du phare et agrandissement de l'habitation du gardien. Tous ces travaux ont été effectués en régie, donc sous la surveillance de l'Agence de Québec.

1923 : Construction d'une nouvelle résidence pour le gardien, la précédente ayant été ravagée par le feu. Le contrat de construction, donné à Paul Côté jr. de Cap Chat, avait été autorisé par un arrêté-en-conseil daté du 9 mai 1923. Coût estimé avant la construction : \$7 000.00.

1948 ou 1949 : L'électricité arrive au phare.

1959 : Construction d'une nouvelle résidence mesurant 31 pieds par 27 et possédant deux étages, pour le gardien. Le contrat, daté du 24 novembre 1959, avait été autorisé au préalable par un arrêté-en-conseil daté du 16 décembre 1954. Les soumissions furent demandées le 27 juillet 1959, pour être ouvertes le 20 août suivant. Coût estimé avant la construction : \$16 240.00. On démolit l'ancienne maison du gardien et une grange, cette dernière se trouvant sur l'emplacement proposé pour la nouvelle résidence.

1961 : Installation d'une lampe électrique à incandescence (ampoule à filaments) de 1 000 watts. L'emploi du brûleur à vapeur de pétrole à manchon incandescent n'est pas complètement abandonné, du moins au début : il pourra servir, en effet, pendant les périodes d'interruption du courant électrique causées par des pannes de secteur.

Le bâtiment qui constituait le deuxième phare de Cap Chat est démoli au printemps.

1970 : Le phare est muni d'une lampe électrique à vapeur de mercure de 400 watts, succédant ainsi à la lampe à incandescence ordinaire qui y avait été installée quelques années auparavant.

La lampe à vapeur de mercure, dont l'usage commence au Canada en 1964, est aujourd'hui communément utilisée. Son avantage est qu'elle est supérieure à la lampe à incandescence ordinaire en ce sens qu'elle émet une lumière de plus grande intensité et que la durée de sa vie est beaucoup plus longue, atteignant quelques milliers d'heures. Le seul désagrément de cette lampe est le fait que, dans certaines conditions atmosphériques, la couleur de la lumière peut prendre une nuance verdâtre, d'où le danger pour un navigateur non-averti de se méprendre de phare.

Par contre, il est évident que ce navigateur pouvait facilement se corriger de sa méprise en observant avec soin les caractéristiques spécifiques du phare, c'est-à-dire examiner la durée des éclats lumineux et des périodes d'obscurité.

- 1971 environ : On procède à l'électrification du système de rotation de la lentille du phare, l'entraînement étant effectué au moyen d'un petit moteur électrique de 1/4 C. V.
- 1973 : À compter du 1^{er} septembre, le feu reste allumé vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

LES GARDIENS DU PHARE DE CAP CHAT

Il ne faut ignorer le rôle vital des anciens gardiens des phares de Cap Chat. Réputés tant pour leur hospitalité légendaire que pour leur efficacité, les gardiens de phare, en général, ont longtemps assuré les navigateurs d'un service fiable et constant, pour le plus grand bénéfice du transport par eau.

Leurs fonctions, parmi les plus fondamentales, consistaient, beau temps, mauvais temps, à monter en haut du phare alimenter en carburant le ou les brûleurs (le nombre dépendait de l'époque), les allumer le soir venu et les éteindre la clarté du jour arrivée, entretenir la lanterne et les appareils tant lumineux, optiques que mécaniques du phare, veiller avec assiduité au bon fonctionnement de tout cet équipement, surveiller la température et l'état de l'atmosphère, afin de mettre en marche, quand cela s'avérait nécessaire, le signal de brume. Toutes ces tâches étaient réalisées par le gardien principal et son assistant, lesquels travaillaient généralement à tour de rôle. De plus, dans les endroits les plus exposés, les gardiens se devaient de nourrir les naufragés et d'approvisionner les équipages en difficulté.

Le premier gardien du phare de Cap Chat, Monsieur Joseph Roy, fut officiellement confirmé dans ses fonctions le 9 août 1871, quelques jours avant que le nouveau phare ne débute ses opérations pour la première fois.

Il recevait un salaire annuel de \$300.00 (une allocation de \$200.00 était incluse dans ce montant) pour l'exécution de ses tâches. Il décéda quelques années plus tard, au cours de l'été 1874.

Monsieur Trefflé Côté fut donc appelé à remplacer Joseph Roy. Le deuxième gardien du phare de Cap Chat, nommé officiellement dans son nouveau poste le 10 septembre 1874, restera, quant à lui, longtemps en fonction. Après 27 années de service et à l'âge de 64 ans, il fut contraint d'être mis à la retraite le 1er janvier 1902 – il avait cessé de travailler au phare en décembre 1901 – parce que sa vue était devenue mauvaise. En ce qui concerne ses revenus, Trefflé Côté gagna lui aussi \$300.00, jusqu'en 1889-1890. A partir de cette date, son salaire grimpa momentanément à \$329.00 pour atteindre \$529,00 en 1891-1892, l'allocation de \$200.00 étant comprise dans ces montants. Le motif de cette dernière hausse était dû au fait que la station du phare venait d'être munie d'un signal de brume et que le gardien devait dorénavant, entre autres, se payer un assistant pour se faire seconder dans l'opération de ce signal. Le gardien Côté toucha ce revenu jusqu'à son départ de la station du phare de Cap Chat. Il eut ensuite une pension annuelle de l'Etat pour continuer à assurer sa subsistance, ce, jusqu'à son décès survenu en 1914 ou en 1915.

Le troisième gardien du phare de Cap Chat fut Luc Côté, peut-être le fils de Trefflé. Monsieur Luc Côté fut nommé dans ses fonctions le 3 décembre 1901 et demeura gardien du phare pendant un peu plus de 25 ans. Il trépassa au cours de l'été 1927, alors qu'il était toujours employé du gouvernement (24).

Pour cette raison, sa femme reçut de l'Etat une gratification équivalente à deux mois de salaire, soit \$356.33.

Enfin, en ce qui regarde les revenus de Luc Côté, incluant toutes les allocations, s'il y a lieu, nous en donnons la liste ci-après, attendus qu'ils sont variables :

Années financières :	1901-1902	\$250.00 (6 mois)
	1902-1903	\$529.00
	1903-1904	\$529.00
	1904-1905	\$539.00
	1905-1906	\$539.00
	1906-1907	\$500.00
	1907-1908	\$500.00

	1908-1909	\$670.00
	1909-1910	\$700.00
	1910-1911	\$880.00
	1911-1912	\$880.00
	1912-1913	\$880.00
	1913-1914	\$880.00
	1914-1915	\$880.00
	1915-1916	\$880.00
	1916-1917	\$880.00
	1917-1918	\$880.00
	1918-1919	\$1 059.29
	1919-1920	\$1 560.00
	1920-1921	\$1 620.00

Année financières 1921-1922 :	\$1 680.00
	\$ 240.00 (Boni coût de la vie 1919-1920)
	\$ 180.00 (Boni coût de la vie 1919-1920)

\$ 2100.00

1922-1923 :	\$1 595.00
	\$ 180.00 (Boni coût de la vie)

\$1 775.00

1923-1924	\$1 885.00 (Salaire de 13 mois)
	\$ 180.00 (Boni coût de la vie)

\$2 065.00

1924-1925	\$1 740.00
	\$ 180.00 (Boni coût de la vie)

\$1 920.00

1925-1926	\$1 920.00
-----------	------------

1926-1927	\$1 920.00
-----------	------------

Période du 1er avril au 31 juillet 1927	\$ 680.00
--	-----------

Suite au décès du troisième gardien du phare de Cap Chat, il fallut procéder à l'affectation de son successeur. Ainsi, le 15 décembre 1927 (25), on procéda à la nomination officielle et définitive du quatrième gardien, Monsieur J. A. Aurèle Côté, probablement lui aussi un proche parent de Luc Côté. Par contre, dans les faits, son emploi débuta le 1^{er} août 1927.

Les appointements annuels qu'il recevait sont les suivants, savoir :

Du 1^{er} août 1927 au 31 mars 1928 : \$1 240.00

1928-1929 \$1 890.00

1929-1930* \$1 950.00

*1930 : Fin de nos recherches en ce qui concerne les salaires et revenus des gardiens du phare de Cap Chat.

Aurèle Côté ne demeura pas longtemps à la station du phare de Cap Chat, ce, pour des motifs que nous n'avons pu déterminer. (Il est décédé le 25 février 1931).

Le poste de gardien du phare fut ensuite accordé à Monsieur Jean-François Roy. Il fut confirmé officiellement dans cette tâche le 20 août 1931. Jean-François Roy resta en fonction pendant trente-trois ans.

Le sixième gardien du phare de Cap Chat fut ensuite nommé à cet emploi. Il s'agit de Joseph Marcel Duguay, titularisé dans son poste le 19 septembre 1964, à l'âge de 56 ans. Il demeura en fonction jusqu'en 1973.

En attendant la nomination du nouveau gardien, un employé temporaire, Monsieur Yves Duguay, se vit offrir la garde du phare.

Enfin, le septième et actuel gardien, Monsieur Charles Hector Fraser, fut confirmé dans ses fonctions à l'automne 1974, le 10 octobre.

Monsieur Fraser a été le dernier gardien du phare. Il est demeuré en poste jusqu'à la fermeture du phare, en 1988.

Généalogie des gardiens du phare de Cap Chat.

Le premier gardien : Joseph Roy.

Joseph Roy, fils de Henri Roy et de Victoire Gagnon, est né vers 1806 à La Pocatière et décédé à Cap-Chat, 19 août 1874.

Le 3 septembre 1829, à Ste-Anne-des-Monts, il épouse Esther Lévesque, fille de Joseph Lévesque et d'Esther Rioux.

Les 15 enfants de la famille sont :

- Angélique : née le 12-10-1838 et décédée le 18-01-1894 Ste-Anne-des-Monts. Elle a épousé Théodore Lamontagne à Ste-Anne-des-Monts, le 04-02-1856.
- Cécile : née le 07-10-1851 et décédée 31-12-1915 à Cap-Chat. Elle a épousé François Pelletier à Cap-Chat, le 28-02-1870.
- Charlotte : Elle a épousé François Truchon, de Matane, à Cap-Chat, le 09-07-1889.

- Charles : né le 01-08-1847 à Ste-Anne-des-Monts.
- Clara : née le 01-12-1853 à Cap-Chat et décédée à Cap-Chat le 25-09-1888. Elle a épousé Joseph Pelletier à Cap-Chat, le 28-11-1871
- François : né le 18-02-1834 à Ste-Anne-des-Monts et décédé à Cap-Chat, le 05-05-1923. Il a épousé Adéline Lepage à Ste-Anne-des-Monts, le 11-11-1859.
- Joseph : né le 27-01-1831, à Ste-Anne-des-Monts et décédé à Cap-Chat, le 03-01-1905. Il a épousé Elisabeth Gagnon à Ste-Anne-des-Monts, le 11-01-1858.
- Joséphine : née le 15-01-1843 à Ste-Anne-des-Monts et décédée à Cap-Chat, le 09-05-1916. Elle a épousé Samuel Dion à Cap-Chat, le 13-02-1865.
- Léa : née le 03-10-1848 à Ste-Anne-des-Monts et décédée à Cap-Chat, 22-07-1874. Elle a épousé Trefflé Côté à Cap-Chat, le 04-03-1867.
- Obéline : née le 27-09-1845 à Ste-Anne-des-Monts. Elle a épousé Joseph Dion à Ste-Anne-des-Monts, le 26-08-1862.
- Philius : né le 28-02-1844 à Ste-Anne-des-Monts et décédé à Cap-Chat, le 30-01-1932. Il a épousé, en premières noces, Anaïse Guimont à Les Méchins, le 05-02-1867. En secondes noces, il a épousé Julie Dancause à Cap-Chat, le 21-02-1870.
- Rébecca : née le 27-02-1850 à Ste-Anne-des-Monts. Elle a épousé Antoine Carrier à Cap-Chat, le 08-02-1875.
- Séraphine : née le 20-11-1835 à Ste-Anne-des-Monts et décédée à Cap-Chat, 17-01-1926. Elle a épousé, en premières noces, Joseph Lespérance à Ste-Anne-des-Monts, le 20-09-1852. En secondes noces, elle épousé Olivier Bélanger à Cap-Chat, le 27-02-1865.
- Virginie : née le 04-07-1830 à Ste-Anne-des-Monts et décédée le 25-05-1885 à Cap-Chat. Elle a épousé Jean Gagnon à Ste-Anne-des-Monts, le 27-08-1850.
- Esther : née le 27-04-1840 et décédée à Mont-Louis, le 15-12-1908. Elle a épousé Pierre Leclerc à Ste-Anne-des-Monts, le 22-02-1859.

Ascendants de Joseph Roy :

Henri & Victoire Gagnon	11-08-1794	La Pocatière
Etienne & Angélique Pelletier	18-08-1760	Les Aulnaies
Augustin & Jeanne Montbrun	22-10-1726	Boucherville
Pierre & Marie-Anne Martin	12-02-1691	St-Pierre I.O.
Antoine et Marie Major	11-09-1668	Québec

(Soldat du Régiment de Carignan)
Olivier & Catherine Roberge Joigny, Yonne, France

Le deuxième gardien : Trefflé Côté

Trefflé Côté, fils de Paul Côté et de Mathilde Gagnon, est né à L'Isle-Verte le 28 août 1836 et est décédé à Cap-Chat, le 22 avril 1914.

Le 04 mars 1867, il épouse, en premières noces, Léa Roy, fille de Joseph Roy et d'Esther Lévesque, devenant ainsi le gendre du premier gardien du phare de Cap-Chat, Joseph Roy.

De cette union naissent 4 enfants :

- Aurélie : née le 28-12-1867 à Cap-Chat et décédée à Cap-Chat, 27-03-1871.
- Louis-Joseph : né le 09-05-1870, à Cap-Chat.
- Luc : né le 08-08-1871 à Cap-Chat et décédé à Cap-Chat, le 16-07-1927. Il a épousé, en premières noces, Azilda Gagnon à Cap-Chat, le 20-11-1874. En secondes noces, il a épousé Georgianna Deroy à Ste-Anne-des-Monts.

- Anonyme : né et décédé à Cap-Chat, le 18-07-1874.

Le 27 novembre 1878, à Cap-Chat, Trefflé Côté épouse, en secondes noces, Adélaïde Lamontagne, fille d'Auguste Lamontagne et de Malvina Doiron.

De cette union naissent 10 enfants :

- Anonyme : né et décédé le 17-08-1879, à Cap-Chat.
- Anonyme : né et décédé le 05-07-1880, à Cap-Chat.
- Anonyme : né et décédé le 22-06-1881, à Cap-Chat.
- Anonyme : né et décédé le 13-03-1882, à Cap-Chat.
- Anonyme : né et décédé le 09-03-1883, à Cap-Chat.
- Elise-Malvina : née le 13-09-1885 à Cap-Chat et décédée le 17-06-1886, à Cap-Chat.
- Anonyme : né et décédé le 01-08-1887, à Cap-Chat.
- Anonyme : né et décédé le 05-12-1888, à Cap-Chat.
- Anonyme : né et décédé le 12-10-1889, à Cap-Chat.
- Anonyme : né et décédé le 22-03-1893, à Cap-Chat.

Ascendants de Trefflé Côté

Paul & Mathilde Gagnon	09-02-1831 St-Pascal de K.
Paul & Perpétue Côté	28-01-1799 L'Isle-Verte.
Joseph & M.-Louise Levasseur	12-07-1762 Kamouraska.
Gabriel et Isabelle Bernier	07-10-1722 Québec.
Jn-Baptiste & Françoise Choret	24-10-1695 St-Pierre I.O.
Jean & Anne Couture	11-11-1669 Québec.
Jean & Anne Martin	17-11-1635 Québec.
Jean &	Mortagne, Perche, France

Le troisième gardien : Luc Côté

Luc Côté, fils de Trefflé Côté et de Léa Roy, est né à Cap-Chat, le 8 septembre 1871 et y est décédé le 16 juillet 1927 Il a épousé, en premières noces, Azilda Gagnon, fille d'Antoine Gagnon et de Désirée Gagné.

De cette union sont nés 7 enfants :

- Léa-Aurélié : née à Cap-Chat, le 25-11-1895 et décédée le 03-08-1908, à Cap-Chat.
- Elise : née à Cap-Chat, le 08-01-1897, elle a épousé Louis-Philippe Lévesque le 23-09-1919, à Cap-Chat.
- Luc-Théodore : né à Cap-Chat, le 06-02-1898 et décédé le 22-07-1902, à Cap-Chat.
- Trefflé-Yvon : né à Cap-Chat, le 07-08-1899 et décédé le 27-08-1899, à Cap-Chat.
- Estelle : née à Cap-Chat, 21-02-1901 et décédée le 04-02-1915, à Cap-Chat.
- Blanche-Juliette : née à Cap-Chat, 22-06-1902 et décédée le 19-02-1909, à Cap-Chat.
- Aurèle : né à Cap-Chat, le 07-08-1903 et décédé le 25-02-1931, à Cap-Chat. Il a épousé Alfréda Pelletier le 29-10-1925, à Cap-Chat.

En secondes noces, le 31 octobre 1905, à SteAnne-des-Monts, Luc Côté a épousé Georgianna Deroy, fille d'Achille Deroy et de Léa Vallée.

De cette union sont nés 7 enfants :

- Luc-Hermand : né le 02-08-1906, à Cap-Chat. Jésuite.
- Léonidas : né le 20-06-1908, à Cap-Chat. Il a épousé Germaine Boucher le 31-08-1946, à Cap-Chat.
- Raymond : né à Cap-Chat, le 19-04-1910 et décédé le 27-12-1962, à Cap-Chat.
- Fernand : né à Cap-Chat, 21-01-1912 et décédé le 20-07-1933, à Cap-Chat.

- Juliette : née à Cap-Chat, le 15-08-1914. Elle a épousé Henri-Louis Chevalier le 18-08-1956, à Notre-Dame de Montréal.
- Gilberte : née à Cap-Chat, le 10-10-1917.
- Roger : décédé le 31-01-2003, à Québec.

Ascendants de Luc Côté :

Les ascendants de Luc Côté sont les mêmes que ceux de Trefflé Côté.

Le quatrième gardien Aurèle Côté

Aurèle Côté, fils de Luc Côté et d'Azilda Gagnon est né à Cap-Chat, le 07-08-1903 et y est décédé le 25-02-1931. Il a épousé à Cap-Chat, le 29-10-1925, Alfréda Pelletier, fille d'Elie Pelletier et de Léontine Jacques.

Trois enfants sont nés de cette union :

- Claude : né à Cap-Chat, le 12-06-1927 et décédé le 18-12-1930, à Cap-Chat. Courtoisie de Val Côté Aurèle Côté
- Jacques : né à Cap-Chat, le 16-07-1929. Il a épousé Marie-Paule Lacroix le 25-09-1954, à St-Clément de Montréal.
- Valérien dit Val : né à Cap-Chat, le 12-01-1931. Il a épousé Monique Lévesque le 30-09-1961, à Ste-Anne-des-Monts.

Ascendants d'Aurèle Côté :

Les ascendants d'Aurèle Côté sont les mêmes que ceux de Luc Côté et de Trefflé Côté.

Cinquième gardien : Jean-François Roy



Jean-François Roy, fils de Gustave Roy et de Vitaline Côté, est né à Cap-Chat, le 19 septembre 1898 et y est décédé le 9 mai 1968.

En premières noces, Jean-François Roy épouse Marie-Louise Lévesque, fille de Samuel Lévesque et d'Adrienne Gauthier, le 16 juillet 1929, à Cap-Chat.

Jean-François Roy
Courtoisie de Val Côté

De ce mariage naîtront 4 enfants :

- Jean-Adrien : né à Cap-Chat, le 24-05-1930, il a épousé Cécile Portant le 17-10-1951, à Montréal, paroisse St-Vincent-de-Paul.
- François-Jacques : né à Cap-Chat, le 24-05-1930. il y est décédé le 29-01-1932.
- Huguette : née à Cap-Chat, le 24-03-1932, elle a épousé Paul-Emile Rioux le 10-04-1958 à St-Charles-Garnier de Sillery. Huguette est médecin.
- Françoise : née à Cap-Chat, le 09-09-1933, elle a épousé Daniel Verreault le 10-06-1961, à St-Thomas-d'Aquin de Québec. Françoise est médecin.

Le couple a aussi adopté 3 enfants :

- Marcel : né à Cap-Chat, le 23-12-1935, il a épousé Denise Ethier le 22-08-1959, à St-Esprit (Ste-Philomène) de Rosemont, à Montréal.
- Paul-Denis : né à Cap-Chat, le 28-09-1944, il y est décédé le 19-09-1953.
- Mariette-Nicole : née à Cap-Chat, le 11-0-1945.

En secondes noces, Jean-François Roy a épousé Antoinette Lévesque, la sœur de Marie-Louise, sa première épouse.

Ascendants de Jean-François Roy :

Gustave & Vitaline Côté 16-09-1895 Matane

François & Adéline Lepage 11-01-1859 Ste-Anne-des-Monts

Joseph & Esther Lévesque 03-09-1829 Ste-Anne-des-Monts

Jean-François Roy est l'arrière-petit-fils de Joseph Roy, premier gardien du phare de Cap-Chat.

Le sixième gardien : Marcel Duguay



Marcel Duguay, fils de Placide Duguay et de Marie Dolisie, est né vers 1908 à Anticosti, Il a épousé Eugénie Duguay, fille de Joseph Duguay et de Marie Bezeau, le 27 octobre 1937, à Anticosti.

Marcel Duguay
Courtoisie de Val Côté

De leur union sont nés 10 enfants :

- Carl : né à Anticosti, le 29-11-1939.
- Simone : née à Anticosti, le 08-11-1940, elle a épousé Réjean Desjardins à Matane, le 28-11-1875.
- Herman : né à Anticosti, le 05-12-1941, il y est décédé le 23-02-1942.
- Gabriel : né à Anticosti, le 20-04-1944, il y est décédé le 20-12-1952.
- Huguette : née à Anticosti, 23-09-1945, elle a épousé Laurent Bégin.
- Aline : née à Anticosti, le 01-06-1946, elle a épousé Réjean Michaud à Cap-Chat, le 11-05-1967.
- Lise : née à Anticosti, le 14-11-1947.
- Yves : né à Anticosti, le 19-10-1948, il a épousé Lise Rioux à Ste-Anne-des-Monts, le 25-08-1979.
- Carmen : née à Gaspé, le 03-08-1952, elle a épousé Paul Roy à Rimouski, le 27-03-1973.
- Liliane : née à Anticosti, le 11-03-1961, elle a épousé Jacques Langlois à Cap-Chat, le 27-06-1975.

Ascendants de Marcel Duguay :

Placide & Marie Dolisie : 31-05-1906, Anticosti.

Tranquille & Marie Thériault : 14-11-1854, Lamèque, N.B.

Charles & Marie Haché/Gallant : Acadie.

Intérim : Yves Duguay :

Yves Duguay, fils de Marcel Duguay et d'Eugénie Duguay, assure l'intérim comme gardien du phare de Cap-Chat de 1973, année du départ de son père jusqu'au 12 octobre 1974, date de la nomination du nouveau gardien, Hector Fraser.

Le septième et dernier gardien : Hector Fraser



Hector Fraser, fils d'Emile Fraser et d'Alice Michaud, est né le 5 janvier 1938, à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, sur l'Isle-Verte. Il épousé à Les Méchins, le 26 juin 1965, Elisabeth Marceau, fille d'Alcide Marceau et d'Ida Barriault. Le couple a un fils, Martin.

Hector Fraser / Courtoisie de Val Côté

Hector Fraser a été gardien de phare à l'île d'Anticosti, à l'île Corossol, dans la baie de Sept-Iles, à Cap-Chat, à Carleton à Pointe-à-la-Renommée et à l'Ilet Rouge. Il a terminé sa carrière sur un navire de la Garde Côtière Canadienne affecté à la recherche maritime et au sauvetage avec port d'attache à Sept-Iles. Il vit maintenant à L'Isle-Verte.

Ascendants de Hector Fraser

Emile & Alice Michaud : 07-02-1922, L'Isle-Verte.

Philippe & Claudia Lévesque : 08-02-1889, N.-D.-des-Sept-Douleurs.

Daniel & Césarie Chassé : 08-02-1858, L'Isle-Verte.

Pierre & Geneviève Marquis : 10-02-1823, St-André de Kamouraska.

Peter & Joseph Chassé : 13-04-1801, Québec (St. Andrew's Presbyterian Church).

LES SIGNAUX SONORES À CAP CHAT

À l'époque où le radar et la haute technologie électronique n'étaient pas encore inventés, le brouillard était un des plus grands dangers de la navigation. En cas de brume, le jour, les navigateurs ne pouvaient voir la côte et les points de repère dont ils avaient besoin pour la poursuite de leur route. La nuit, en plus d'être entourés par l'obscurité la plus complète, ils ne pouvaient distinguer la lumière des phares, ces derniers perdant ainsi toute utilité.

Des signaux de brume, possédant à chaque localité des durées de son différentes, étaient donc nécessaires pour avertir le navigateur, pris au piège par le brouillard, qu'il était près de la côte et qu'il était temps pour lui, non seulement, d'éviter le littoral, mais encore de déterminer sa position et de corriger sa course afin de poursuivre son voyage, vu qu'il connaissait, grâce au son caractéristique du signal, la localité en face de laquelle il naviguait.

Il ne faut pas se surprendre, non seulement parce que le fleuve Saint-Laurent, en face du secteur de Cap Chat connaissait une moyenne de plus de 700 heures de brume par année mais encore, et surtout, suite à l'incident majeur survenu au « Delta », de voir que nous retraçons, quelques temps après l'arrivée de cet événement, les premières remarques en faveur de l'établissement d'un signal de brume dans le secteur de la station du phare de Cap Chat.

Ainsi, le rapport de John Uriah Gregory, agent du Ministère de la Marine et des Pêcheries à Québec, rédigé en 1877, faisait mention, à ce propos, des commentaires suivants : « En entendant le canon d'alarme du Cap Rosier dans les temps de brume, les navires se tiennent à une distance considérable, mais ils essaient bientôt d'atterrir quelque part entre la rivière Madeleine et le Cap Chatte ; c'est pour cela que, dans ces derniers temps, le Cap Chatte et son voisinage sont devenus le théâtre de plusieurs naufrages. Un sifflet (...) à chacune de ces deux pointes serait éminemment utile » (26).

Le cornet de Pointe Sainte-Anne :

Quelques années plus tard, en 1881, les autorités procédaient enfin à l'établissement d'un cornet de brume tout près de la Pointe Sainte-Anne, un emplacement géographique localisé à onze milles à l'est du phare de Cap Chat. Le lieu choisi pour l'installation de ce signal sonore fut préféré au site même de Cap Chat surtout en vertu du fait qu'un courant d'eau intarissable passait tout près de la Pointe-Sainte-Anne, un élément indispensable pour le fonctionnement du cornet de brume

En effet, le cornet, de marque Holmes, travaillait de la manière suivante : on faisait brûler du bois (de l'érable et de l'épinette rouge) pour faire bouillir de l'eau dans une chaudière. La vapeur d'eau ainsi produite actionnait des compresseurs d'air. La pression d'air ainsi créée faisait vibrer une anche ou petite lame métallique, laquelle donnait un cri d'une durée de huit secondes, ce, à toutes les minutes. Le cornet dispensait, paraît-il, une note très profonde qui augmentait de vigueur jusqu'au milieu du coup, puis allait en diminuant jusqu'à la fin.

Les gardiens du cornet de Pointe Sainte-Anne :

Le premier gardien du cornet fut un certain J. Guilbaut. Il exerça cette tâche pendant quatre mois et onze jours. Le deuxième et dernier gardien fut un monsieur Samuel Dion de Sainte-Anne-des-Monts. Né le 3 mai 1842 et nommé à son poste le 17 juin 1881, il fut mis à la retraite forcée en 1891, à l'âge de 49 ans, parce que les autorités jugèrent déterminant d'abolir le cornet de brume de la Pointe Sainte-Anne pour des motifs que nous verrons plus loin. Samuel Dion mourut en 1909.

Les salaires que reçut ce gardien furent quelque peu variables. De \$350,00 annuellement au début, son salaire passa à \$375,00 pour l'année financière 1884-1885 et, finalement, se stabilisa à \$400,00 pour les années financières suivantes et ce, jusqu'à la cessation de la charge.

Les événements survenus à la station de signal sonore de Pointe Sainte-Anne :

Les événements marquants qui survinrent à Pointe Sainte-Anne sont peu nombreux. Mentionnons seulement à cet égard la construction d'une habitation pour le gardien en 1884 ou 1885 et la cessation temporaire des opérations du cornet vers la fin de septembre 1888, suite à un accident dont la nature n'a pu être précisée. Les réparations ayant été effectuées, l'appareil fut remis en opération environ deux semaines plus tard.

La station de signaux explosifs de Cap Chat :

Les autorités du Ministère de la Marine et des Pêcheries (et plusieurs capitaines utilisant le fleuve Saint-Laurent) ne semblaient pas satisfaites, quelques années plus tard, du rendement du cornet de brume de Pointe Sainte-Anne car on ne le jugeait pas assez utile pour justifier la poursuite de son usage.

Mal situé et faible, de sorte que les navires qui venaient à sa portée pouvaient être en danger, les autorités commençaient à regarder, soit le Cap Chat pour y aménager une station de signaux explosifs, soit la Pointe de Cap Chat, à environ cinq milles en aval de Cap Chat, pour y établir un sifflet de brume à la vapeur, la Pointe de Cap Chat offrant de meilleures facilités : elle était basse, munie d'un bon débarquement et de l'eau nécessaire. Donc, selon un rapport exhaustif, écrit en 1890, au sujet de l'amélioration du balisage, principalement dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, on expliquait ainsi, en ces termes, les motifs de vouloir abolir le cornet de Pointe Sainte-Anne et trouver et trouver un meilleur site dans la région :

« Le signal de brume établi à la Pointe Sainte-Anne est absolument sans utilité, principalement parce qu'il est situé, non sur la pointe, mais au fond d'une baie à quelque distance à l'ouest de la pointe, dans un endroit où les navires ne peuvent l'approcher à trois milles sans se mettre en danger. La seule raison qui nous

paraît avoir présidé au choix de cet endroit, c'est qu'il y a là un courant d'eau qui ne paraît pas devoir jamais manquer.

Le cornet est une machine ancienne qui, suivant nous, ne pourrait pas servir à une autre station, car l'expérience que nous en avons faite nous a donné de très mauvais résultats.

Le bâtiment du signal et le logement sont bons. Mais, plutôt que de les transférer ailleurs, nous croyons qu'il serait plus profitable de les vendre sur place.

Quoiqu'il en soit, nous ne voyons aucune utilité à continuer ce signal de brume de la Pointe Sainte-Anne.

Par sa situation, le Cap Chatte conviendrait bien à l'établissement d'un signal de brume s'il n'était pas appuyé à de hautes falaises. Entre le pied du cap et la marque des hautes eaux, il n'y a pas d'endroit où on pourrait placer le signal près de la ligne d'eau, ou si on le fixait à la même hauteur que le phare. Il faudrait, pour qu'il puisse occuper le point le plus élevé, faire disparaître le logement du gardien. Il n'y a pas d'eau, ni perspective de s'en procurer près de cet emplacement, le débarquement est très exposé à la mer et tout se réunit pour y rendre extrêmement difficile l'installation d'un signal de brume à vapeur.

Nous trouvons, toutefois, l'endroit admirablement adapté à une station de brume avec signal sonore, le canon de brume à bombes de fulmicoton. Les bombes pourraient être lancées par-dessus l'eau profonde assez loin de la falaise pour que leur bruit eût de l'effet. Le fait que les bombes n'exigent pas un service bien dispendieux est ici un grand point en leur faveur : \$200.00 rémunéreraient annuellement le gardien du phare pour le travail additionnel qu'il se donnerait pour les tirer (...).

Par ailleurs, si l'on jugeait qu'un signal de brume à vapeur serait préférable, la Pointe Chatte, qui se trouve à cinq milles en aval du Cap Chatte, est l'emplacement qui conviendrait le mieux : hauteur, bon débarquement et source d'eau tout près de là. L'emplacement est une grève de sable. Les frais de construction et des machines seraient d'environ \$4 000.00 ; ceux de l'entretien seraient les mêmes, à peu près, qu'à la Pointe Sainte-Anne » (27).

Finalement, les responsables du Ministère de la Marine et des Pêcheries arrêtaient leur position sur l'installation d'une station de signaux explosifs sur le site même de la station du phare de Cap Chat. Plusieurs avantages de ce mode d'avertissement avaient en effet été signalés dans des expériences réalisées quelque temps auparavant par le ministère, avantages marqués surtout au point de vue de la puissance et de la qualité de la détonation de ces signaux explosifs. Cependant, le seul désagrément que l'on jugea à propos de ce système fut le prix de ces signaux explosifs : il est si élevé qu'il peut être une objection à leur adoption générale, ce prix étant presque le double du prix des canons, par exemple, coup pour coup.

Enfin, le 15 août 1891, on avisa officiellement toute la communauté maritime qu'une station de signaux détonants était établie à la station du phare de Cap Chat, sur le bord de la falaise et à une courte distance au nord-est du phare. Le signal, consistant en des gargousses de fulmicoton ou cartouches de coton-poudre (les mêmes que dans les services anglais des phares) faisant explosion à 100 pieds au-dessus de la ligne des hautes-marées et placées sur un support ressemblant à une grue ou à une potence. Une cartouche était tirée, durant les périodes de mauvaise visibilité, à toutes les vingt minutes.

L'établissement de ce signal coûta \$180.43 au ministère et, comme les autorités l'avaient exprimé auparavant, le salaire du gardien fut augmenté de \$200.00 par année en vertu du travail supplémentaire et des nouveaux risques qu'entraînerait le service de cette nouvelle aide à la navigation.

Fonctionnement et description de ce mode de signal sonore :

Pour nous décrire en détail le fonctionnement de ce système, voyons ce que nous dévoile l'opuscule des Règlements et des Instructions pour la gouverne des gardiens de phares et mécaniciens des signaux de brume : « At stations where (...) explosive signals are established, the firing is to begin immediately after fog, snow or other thick weather that obscure the land by day or the light by night, has set in, (...).

The signal is made by the explosion of cartridges connected by the wires of an electric detonator to an electric cable attached to a jib, and fired by a dynamo battery » (28).

Donc, grosso modo, ces cartouches, chargées de fulmicoton, un composé de poudre de coton nitré, à taux d'azote assez élevé pour avoir des propriétés fortement explosives, éclataient sous l'influence d'un simple courant électrique provenant d'une batterie. Pour enclencher l'explosion, le gardien devait connecter le câble électrique à la batterie, presser un bouton placé au sommet de la batterie et ensuite abaisser une manette placée sur le côté.

Chaque cartouche, mesurant 1 1/2 pouce de longueur et contenant une charge de 4 onces de fulmicoton comprimé, coûtait, à titre d'exemple, en 1893-1894, un peu plus de 16 cents. En 1907-1908, le coût tombait à 7 cents, probablement en vertu de l'achat en masse, plus considérable. D'autre part, une batterie magnétique coûtait \$22.50 en dollars de 1896-1897. Enfin, les cartouches, achetées en Angleterre de la firme Cotton Powder Co. Ltd., sise à Londres, arrivaient dans des boîtes en bois, doublées en zinc et contenant 200 cartouches chacune.

D'autre part, selon un spécialiste français du début du présent siècle, expert dans le domaine des aides à la navigation, l'énergie développée par les explosions des gargousses de fulmicoton est « de 116 calories ou 49 250 kilogrammètres (...). Il est probable qu'une faible partie seulement de cette énergie est transformée en énergie sonore ».

Les signaux explosifs à Cap Chat ont, par la suite, donné un rendement satisfaisant, comme nous le verrons un peu plus loin. Par exemple, ils furent considérés supérieurs au rendement du canon de neuf livres, un signal de brume qui équipera encore la station du phare de Gaspé jusqu'en 1894 environ. De plus, les responsables de Ministère de la Marine et des Pêcheries ne reçurent aucune plainte à la suite de l'abandon du cornet de brume qui était auparavant installé à la Pointe Sainte-Anne. Par ailleurs, « des rapports très favorables ont été reçus au sujet de l'utilité des signaux explosifs établis à Cap Chatte, dans les mêmes parages, et le département est convaincu que ce changement a été dans l'intérêt de la navigation » (30).

Les événements survenus à la station de signaux explosifs de Cap Chat :

Voici la nomenclature des principaux événements et/ou faits marquants survenus à la station de signaux détonants de Cap Chat :

- 1892 ou 1893 : Etablissement d'un abri pour le gardien afin de faciliter la tâche de ce dernier quand il procède à la mise à feu des cartouches de fulmicoton. L'abri est situé près de la potence.
- 1901 : L'avis aux navigateurs no 29, du 28 mai 1901, annonce que la fréquence des tirs des cartouches de fulmicoton passera, à partir du 1^{er} juillet 1901, d'une détonation à toutes les 20 minutes à une détonation toutes les 15 minutes. Cependant, dans l'éventualité que la sirène de brume d'un vaisseau se fasse entendre à proximité de la station, serrant dangereusement la côte de près, un tir additionnel devra être effectué et la cadence des explosions devra continuer à des intervalles de 5 minutes jusqu'à ce que le vaisseau ait dépassé la station.

Il faut avouer que les navigateurs sollicitaient depuis longtemps cette intensification dans la fréquence des détonations.

Par exemple déjà, en 1892, le vice-amiral Watson écrivait, en réponse aux questions du Ministère de la Marine et des Pêcheries sur ce qu'il pensait des aides à la navigation établies dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, en bas de Québec : « The fog signals at Cape Chatte on the south side , and Point de Monts on the north side of the River (here 28 miles wide) are each of them fog bombs, the former every 20 minutes, and the later every half hour.

I consider these intervals too long, and that the bombs should be supplemented (not replaced) by some more frequent signal not necessarily of equal power to the bombs » (31).

En effet, les motifs de ce changement sont facilement explicables en ce sens qu'avec un tir toutes les 20 minutes, les navires avaient bien le temps de venir toucher le littoral. Des détonations plus fréquentes, à toutes les 5 minutes, contribueraient dès lors à prévenir, avec plus de certitude, les accidents. De plus, elles aideraient à faire maintenir aux navires une vitesse raisonnable, leur faisant éviter ainsi des retards dans leur marche vers leur destination, permettant dès lors d'empêcher, à long terme, la hausse des coûts de transport en général.

1907 :

Construction d'une poudrière pour entreposer les cartouches de fulmicoton.

LE DIAPHONE DE CAP CHAT

Malgré le fait que le mode de signalisation sonore au moyen de gargousses explosives s'acquittait bien de sa tâche, nous l'avons vu, cela n'empêcha pas que la station de phare de Cap Chat échappe à l'établissement d'un appareil depuis longtemps présent à bien d'autres stations de phare du pays, le diaphone, un signal de brume amélioré et plus performant que la traditionnelle sirène de brume et, évidemment, plus contemporain, pour l'époque, que le classique système de signaux explosifs.

Le diaphone est un appareil à air comprimé, opéré par le gardien du phare et/ou par son assistant, fournissant des sons d'une portée et d'un rendement très convenables pour avertir les navigateurs dans les périodes de visibilité médiocre.

Inventé au Canada en 1902 par le professeur J. P. Northey de l'Université de Toronto et commercialisé ensuite, au début, peu de temps après sa conception, par la firme Canadian Fog Signal Co. de Toronto, l'usage de cet engin se répandit rapidement, tel que nous l'avons sous-entendu précédemment, dans tous le pays.

Le son de cet appareil, distinctif en ce sens qu'il descendait gravement à la fin de chaque cri, était produit à l'aide d'un piston creux, percé de fentes circulaires suivant des plans équidistants de l'axe, se mouvant dans un cylindre perforé lui-même de fentes correspondantes, alternativement couvertes et découvertes par le mouvement, à grande vitesse, du piston dont le va-et-vient produisait une note de cent quatre-vingts vibrations à la seconde. Le piston était mû par la compression et l'échappement d'air, lequel était comprimé, à une pression de trente-cinq livres par pouce carré, par des compresseurs actionnés par des moteurs à pétrole. L'air, quant à lui, était contenu dans de gros réservoirs exclusivement destinés à cette fin.

Ainsi, on construisit en 1918 à la station du phare de Cap Chat, à environ 80 pieds à l'ouest du phare, un bâtiment en bois de forme carrée, peint en blanc, coiffé d'un toit à pignon, destiné à contenir et à abriter le

diaphone et l'équipement servant à le faire fonctionner. Les travaux de construction du bâtiment, réalisés par l'entrepreneur Arthur L. Landry de Saint-Octave-de-Métis et l'installation du diaphone, effectuée par Edmond Lavergne de l'Agence de Québec, et terminés la même année que leur ébauche, coûtèrent au ministère une somme de \$5 755.45.

Le diaphone de Cap Chat devint officiellement opérationnel pour les besoins des navigateurs au début de la saison de navigation 1919 (32) et, en concomitance, l'usage des signaux explosifs fut définitivement aboli.

Le cornet du diaphone, pointé vers le nord à une hauteur de 92 pieds au-dessus de la ligne des hautes-marées, produisait un groupe de trois cris par minute, ainsi qu'il suit, soit : Cri/3 secondes, Silence/3 secondes, Cri/3 secondes, Silence/3 secondes, Cri/3 secondes, Silence/45 secondes. Ces caractéristiques demeurèrent les mêmes jusqu'à la toute fin des opérations de ce type d'appareil à la fin de 1971.

Le diaphone fut alors remplacé par un signal sonore plus moderne, consistant en un dispositif électronique (détecteur et criard de brume) ayant l'avantage d'être entièrement automatique, autant pour sa mise en marche que pour sa mise à l'arrêt.

Le nouvel appareil possède les mêmes caractéristiques, au point de vue de la durée des cris et des pauses de silence que le diaphone, sauf que le son diffère passablement du timbre qui était auparavant engendré par son prédécesseur.

Pour terminer ce chapitre sur les signaux sonores à Cap Chat, voici le relevé des principaux événements qui y sont survenus depuis l'établissement du diaphone en 1918 :

- 1918 : Construction de la bâtisse pour abriter le diaphone et ses équipements.
Installation du diaphone.
- 1919 : Le diaphone est officiellement en activité à l'ouverture de la saison de navigation et remplace le système de signaux explosifs.
- 1941 : Installation d'un moteur diesel pour remplacer le moteur « est » à pétrole. Le moteur « ouest » n'est pas changé.
- 1961 : Installation de nouveaux moteurs diesels (2) et de nouveaux compresseurs (2).
Construction d'un nouveau bâtiment pour abriter le diaphone et ses équipements.
- Fin 1971 : Fin des opérations du diaphone à Cap Chat. On substitue à cet appareil un dispositif électronique entièrement autonome.
- 1972 : La communauté maritime est avisée officiellement, avant le début de la saison de navigation, qu'un nouveau type de criard de brume est opérationnel à Cap Chat. Même si le son est distinct de l'ancien diaphone, les caractéristiques du cri sont cependant restées les mêmes.

LE SÉMAPHORE, LE TÉLÉGRAPHE ET LA STATION MÉTÉOROLOGIQUE DE CAP CHAT

En 1879 et 1880 se constitue dans le fleuve et le golfe Saint-Laurent un service de signaux par sémaphore, selon un code international mis au point en Angleterre en 1856. En tant que sites privilégiés et rationnels, ce sont les emplacements des stations de phare qui furent choisis pour l'établissement de ces stations de signaux faits au moyen de pavillons. En concomitance, le télégraphe (propriété de la Great North Western Telegraph Co.) s'y installe aussi, mais les connexions se feront un peu moins rapidement : ce n'est qu'en 1885 que tous les phares encerclant la péninsule gaspésienne seront reliés par une ligne télégraphique.

Les principales fonctions des stations de signaux étaient, au moyen de signaux visuels, de transmettre des messages aux navires passant à proximité du phare. Ces messages pouvaient contenir des indications variées, dont les plus importantes pouvaient concerner les conditions météorologiques générales (tempêtes, vitesse du vent, température) ainsi que l'état des glaces, que le navigateur aurait à rencontrer en voguant vers sa destination.

Le télégraphe servait à faire parvenir ces informations aux différentes stations de phare, qui n'avaient plus qu'à les communiquer aux bâtiments. Le système fonctionnait aussi dans l'autre sens : les navigateurs pouvaient communiquer divers messages aux stations de phare.

De plus, le lien télégraphique avec Québec permettait aux préposés aux signaux de signaler les vaisseaux qui croisaient en face de leur station. Le tout Québec pouvait ainsi être avisé du mouvement des navires, grâce aux dépêches qui étaient, au début, affichées dans les bureaux de la Great North Western sur la rue Saint-Pierre et, plus tard, en prenant connaissance du nom des navires dans les journaux.

À la station du phare de Cap Chat, le 19 septembre 1879, le sémaphore et le télégraphe furent officiellement établis et prêts à être en opération pour les besoins de la navigation tels que décrits plus haut. Les agents qui en devinrent les préposés officiels étaient les gardiens du phare (qui pouvaient déléguer cette tâche à des assistants) qui recevaient, pour leurs nouvelles fonctions, en plus du salaire de base pour leur travail de gardien, des émoluments supplémentaires de \$50,00 par année.

De plus, comme le site du phare de Cap Chat était aussi désigné comme étant une station météorologique dite spéciale, le gardien gagnait un revenu additionnel de \$18.00 par année pour prendre, transcrire et rapporter des observations météorologiques destinées à l'observatoire magnétique de Toronto pour fins de statistiques, etc...

Ces rémunérations subsidiaires, même si elles demeurèrent invariables pendant plusieurs années, furent sans doute bien accueillies dans les rangs de cette catégorie de travailleurs.

L'arrivée de la télégraphie sans fil, au début du présent siècle, causa l'abandon progressif de l'usage par les navigateurs de la station sémaphorique du phare de Cap Chat. Le 22 juin 1951, on avisa toute la communauté maritime que le Canada décrétait l'abolition définitive de ce système suranné de communication visuelle (33).

Jean Paradis LL. B.

Agent de recherches historiques sur les phares et les aides à la navigation.

RÉFÉRENCES

- 1-Pierre Rastoul et Alain Ross, La Gaspésie, de Grosses-Roches à Gaspé – Itinéraire culturel -, Québec, Librairie Beauchemin/Editeur officiel du Québec, 1978 ; p. 50.

- 2- Canada, Parlement. General report of the Commissioner of Public works for the year ending 30th june 1867 ; appendice no. 53 « Statement showing the number of vessels wreck and stranded in the Gulf and River St. Lawrence (...) », Ottawa, pp. 426-427.
- 3- Département des Travaux Publics, Rapport des Commissaires des Travaux Publics pour 1850 ; Toronto, 10 juin 1851; Appendice D, no. 9, p. 80 – Lettre de M Edward Boxer, M. R., Maître du havre et capitaine du Port de Québec, écrivant à l'honorable William Hamilton Merritt, Commissaire en Chef des Travaux Publics, le 4 octobre 1850 - .
- 4- Ibid., Appendice D, p. 73 – Lettre de l'honorable William Hamilton Merritt, Commissaire en Chef des Travaux Publics, écrivant à M. James Dean, écuyer, Président du bureau de commerce de Québec, le 2 octobre 1850 - .
- 5- Archives Publiques Canada, RG 11 B 1 (a) vol. 230, sujet 227 – Lettre du Capitaine Dutton transmettant, comme requis par le Ministère des Travaux Publics, un mémo sur la nécessité d'établir des phares dans le Golfe Saint-Laurent, 21 septembre 1869.
- 6- Pierre Rastoul et Alain Ross, op. cit., note 2 ; p. 51.
- 7- Sailing Directions for the Island of Newfoundland, the coast of Labrador, the gulf and river St. Lawrence, and the coasts of Nova Scotia and New-Brunswick to Passamaquoddy Bay, London, James Imray, chart and nautical bookseller, 1851 ; p. 150.
- 8- Département des Travaux Publics, op. cit., note 4 ; Appendice F, p.112 – Lettre de l'honorable député du comté de Rimouski, M. Joseph-Charles Taché, écrivant à l'honorable William Hamilton Merritt, Commissaire en Chef des Travaux Publics, le 26 décembre 1850 - .
- 10-Ibid., p. 112.
- 11-Ibid., Appendice D, no, 9, p. 80 – Lettre de M. Edward Boxer, M. R., Maître du havre et Capitaine du Port de Québec, écrivant à l'honorable William Hamilton Merritt, Commissaire en Chef des Travaux Publics, le 4 octobre 1850 - .
- 12- Canada, Parlement, Documents parlementaires, 34 Victoria, Documents de la Session (no. 5), 1871 ; « Troisième rapport annuel du Département de la Marine et des Pêcheries pour l'année expirée le 30 juin 1870 », par Peter Mitchell, ministre, Ottawa, 31 décembre 1870, p. 7.
- 13- Ibid., 35 Victoria, Documents de la Session (no. 5), 1872 ; « Quatrième rapport annuel du Département de la Marine et des Pêcheries pour l'année expirée le 30 juin 1871 », par Peter Mitchell, ministre, Ottawa, 1^{er} janvier 1872, p. 14 ; et l'appendice no. 4 de ce rapport, appendice intitulé « Rapport de l'agent de la branche de Québec du Département de la Marine et des Pêcheries pour l'année expirée le 30 juin 1871 », par John Uriah Gregory, Département de la Marine et des Pêcheries, Branche de Québec, le 18 novembre 1871, p.26.
- 14- Ibid., mutatis mutandis, Sessions 1873, 1874, 1875, 1876, 1878.
- 15- Ibid., 35 Victoria, Documents de la Session (no. 5), 1872 ; appendice no. 4 «Rapport de l'agent de la branche de Québec du Département de la Marine et des Pêcheries pour l'année expirée le 30 juin 1871 », par John Uriah Gregory, Département de la Marine et des Pêcheries, Branche de Québec, 18 novembre 1871, p. 26.

- 16- Ibid., 39 Victoria. Documents de la Session (no. 5), 1876 ; annexe no. 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.
- 17- Ibid., 36 Victoria, Documents de la Session (no. 8), 1873 ; « Cinquième rapport annuel du Ministère de la Marine et des Pêcheries » par Peter Mitchell, ministre, Ottawa, 1^{er} janvier 1873, p. 29.
- 18- Ibid., 3-4-Edouard VII, Documents de la Session (no. 21), 1904 ; annexe no. 4 (...), p. 87.
- 19- Avis aux navigateurs no. 66 (165) de 1909, daté du 26 juillet 1909.
- 20- Canada, Parlement, Documents parlementaires, 9-10 Edouard VII, Documents parlementaires (no. 1), 1910 ; « Rapport de l'Auditeur général pour l'année terminée le 31 mars 1909 », Ottawa, p. 0-120.
- 21- Ibid., 1 George V, Document parlementaire (no. 21), 1911 ; Annexe no. 2 « Rapport annuel du Commissaire des phares », par J. G. Mac Phail, Commissaire intérimaire des Phares, Bureau du Commissaire des Phares, Ottawa, 31 mars 1910.
- 22- Ibid., 2 George V, Document parlementaire (no. 21), 1912 ; « Rapport du sous-ministre de la Marine et des Pêcheries ». par A. Johnston, sous-ministre, Ottawa (...), p.21-22.
- 23- C. Ribière, Phares et signaux maritimes, Octave Douin, Paris, 1908 ; d. 162.
- 24- Canada, Comptes publics du Canada pour l'année terminée le 31 mars 1928, Appendice no. 10 « Allocations accordées en pensions de retraite et sommes payées aux dépendants des employés décédés pendant l'année terminée le 31 mars 1928 », Ottawa, Imprimeur du Roi, p. 88.
- 25- Canada, Vingtième rapport annuel de la Commission du Service Civil pour l'année 1928, Rapport des Commissaires, Tableau no. 1 « Nominations permanentes de toutes classes faites par la Commission sous les termes de la loi du Service Civil (...) – Marine et Pêcheries – », Ottawa, Imprimeur du Roi, p. 17.
- 26- Canada, Parlement, Documents Parlementaires, 41 Victoria, Documents de la Session (no. 1), 1878 ; annexe no. 2 « Rapport de l'Agent du Ministère de la Marine et des Pêcheries à Québec, pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1877 », par John Uriah Gregory, Ministère de la Marine et des Pêcheries, division de Québec, p. 36.
- 27- Ibid., 54 Victoria, Documents de la Session (no. 7), 1891 ; annexe no.11 « Rapport du président du conseil des examinateurs des capitaines et lieutenants, et du mécanicien du Ministère de la Marine, au sujets des nouvelles facilités à donner à la navigation dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent et dans le port d'Halifax – 1890», p. 114.
- 28- Canada, Ministère de la Marine et des Pêcheries, Rules and instructions for the guidance of lightkeepers and of engineers in charge of the fog alarm in the Dominion of Canada, Ottawa, 1912, p. 34.
- 29- C. Ribière, op. cit., note 23, p. 277.
- 30- Canada, Parlement, Documents Parlementaires, 55 Victoria, Documents de la Session (no. 10). 1892 ; « Rapport du sous-ministre du Ministère de la Marine et des Pêcheries», par William Smith, sous-ministre, Ottawa, 1^{er} décembre 1891, p.16.

- 31- Canada, Ministère de la Marine et des Pêcheries, dossier 7904-S2, vol. 3, « Aids to navigation – Applications, St. Lawrence River – Montreal to Father Point » ; Lettre du Vice-Amiral Watson, datée du 15 janvier 1892.
- 32- Avis aux navigateurs no. 14 (31) de 1919, daté du 3 mars 1919.
- 33- Avis aux navigateurs no 59 (180) de 1951, daté du 22 juin 1951.