

# Les installations maritimes de Pointe-au-Père en 1910

par Paul Lemieux

## 1

### LE CRIARD À BRUME

En 1903, le Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada acquiert de M. David Rouleau une parcelle de terrain au prix de \$200.00. Un hangar de 11 par 8 mètres (36 x 27 pieds) y est érigé à quelques 110 mètres (360 pieds) du phare dans le but d'abriter le criard à brume. Dès le début, le criard à brume de Pointe-au-Père est équipé d'une sirène d'Écosse, une invention britannique de la fin du XIX siècle. A la même époque, d'autres phares de l'Est du Canada, tels Pointe-Amour sur le détroit de Belle-Isle et Louisbourg, reçoivent des équipements identiques.

L'ensemble du signal sonore comprend 5 éléments principaux, à savoir un moteur, un compresseur d'air, un contrôleur, un diaphone et un cornet. Le moteur à essence actionne le compresseur d'air qui emmagasine de l'air sous pression, à 35 livres par pouce carré, dans trois réservoirs géants. Par la suite, le contrôleur permet de régler le débit d'air comprimé, ce qui détermine la fréquence et la durée des signaux sonores. Cet air comprimé traverse ensuite le diaphone qui produit le signal sonore. Le diaphone est un instrument utilisant un piston alternatif dont le va-et-vient engendre une note de 180 vibrations à la seconde. Ce piston est mis en mouvement par le jet d'air comprimé. Enfin le cornet propulse au loin à travers le brouillard le son émis par le diaphone.

Le cornet du signal sonore installé en 1903 est situé à l'extérieur du hangar. D'une longueur de 3.6 mètres (12 pieds), son diamètre à l'embouchure atteint près de 1 mètre (3 pieds). Surplombant la marée haute de 5.2 mètres (17 pieds), le cornet est monté sur un système de rail en demi-cercle qui lui permet d'être orienté selon la direction des vents et de bénéficier d'un maximum de rendement. Deux signaux sonores de 2½ secondes avec 2½ secondes d'intervalle sont émis à toute les deux minutes. Lorsque le piston du diaphone s'arrête, il produit le "grunt", une note plus sourde qui se propage souvent plus loin que le message sonore lui-même.

## 2

### LA MAISON DE L'INGÉNIEUR

A la demande de Joseph Blanchet, le Ministère de la Marine et des Pêcheries du Canada construit en 1905-1906 une maison dans le but de loger l'ingénieur et sa petite famille. Érigée à côté du criard dans le but de faciliter le travail de l'ingénieur, cette maison deviendra celle du gardien du phare lorsque les deux postes seront jumelés.

Cette maison à toit mansardé, magnifiquement conservée, accueille aujourd'hui en ses murs, le Musée de la Mer.

# 3

## LE TROISIÈME PHARE

Le troisième phare de Pointe-au-Père se dresse telle une sentinelle sur les bords du St-Laurent. Construit en 1907-1908, le nouveau phare inaugure la saison de navigation au printemps de 1909. Au nombre des raisons qui ont motivé son érection, figurent une augmentation considérable du trafic maritime depuis le début du siècle mais principalement le transfert depuis 1905 de la station de pilotage autrefois à Bic.

L'architecture du phare prend la forme d'une tour octogonale agrémentée de 8 contreforts qui lui confèrent une allure majestueuse et un style plutôt rare dans l'histoire des phares canadiens. D'ailleurs, un seul autre phare, situé sur les bords du détroit de Belle-Isle entre Labrador et Terre-Neuve, possède une architecture similaire.

# 4

## LA POUDRIÈRE ET LE CANON

La poudrière et le canon, en tant qu'équipements de signaux sonores, sont intimement liés aux deux premiers phares de Pointe-au-Père et caractérisent bien cette période qui a précédé la modernisation du début du siècle.

La construction de la poudrière remonte à 1863. Un Rimouskois, M. Jean-Théophile Couillard, en a assumé la réalisation. Il s'agit d'un bâtiment de dimension plutôt restreinte mais dont les murs de pierre en maçonnerie pleine ont 18 pouces d'épaisseur avec porte et toiture recouvertes de zinc. Quant à l'utilisation principale, elle consiste en l'entreposage de la poudre à canon, des bombes explosives et des détonateurs.

Selon la petite histoire locale, le canon daterait de l'époque du roi George IV qui régna en Angleterre de 1820 à 1830. Il servit de signal sonore pendant presque toute la deuxième moitié du XIX siècle. Lors des périodes de brume, le gardien insérait une livre de poudre et une bourre d'étoupe dans le canon et mettait le feu à la mèche qui servait de détonateur. L'explosion se faisait entendre à plusieurs kilomètres sur le fleuve et prévenait les navigateurs de la proximité de Pointe-au-Père. Un coup était tiré à toutes les demi-heures et la fréquence pouvait augmenter selon l'intensité du brouillard.

# 5

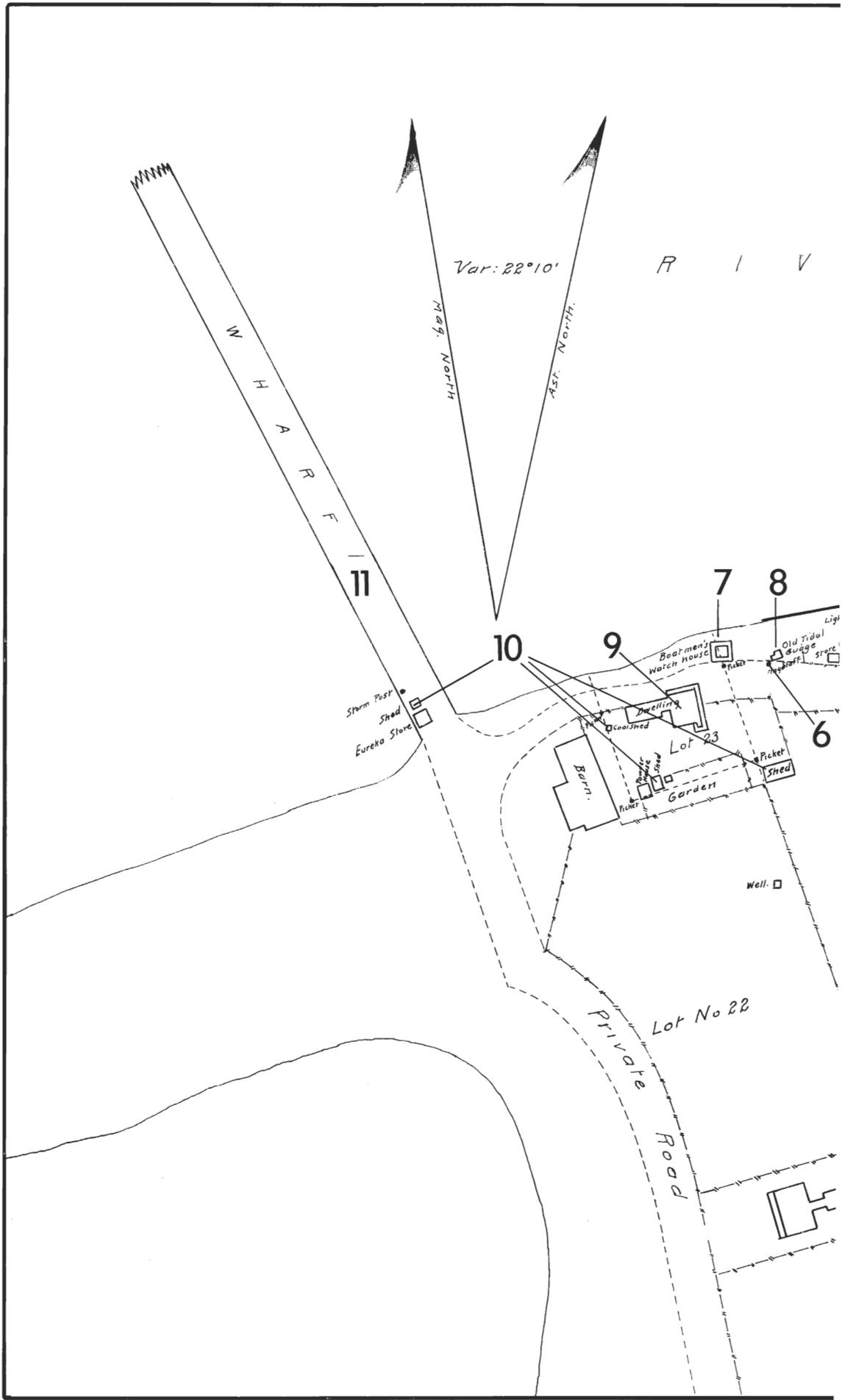
## LE POSTE D'AVERTISSEMENT DE TEMPÊTE

Le poste d'avertissement de tempête constitue un moyen visuel de communication entre la terre ferme et les navires pour la transmission des prévisions météorologiques. Il s'agit d'un système fort simple utilisant des symboles, en l'occurrence des cônes et des cylindres de couleur noire et d'environ 1 mètre de diamètre, dont chacun et/ou la combinaison de deux possède une signification particulière.

Ainsi le gardien du phare lorsqu'il reçoit les prévisions météorologiques par relais télégraphique, peut prévenir les navigateurs des mauvaises conditions à venir en hissant le ou les symboles dans le mat.

- 1.- un cône avec la pointe vers le bas indique la probabilité d'un coup de vent en provenance de l'est.
- 1.- un cône avec la pointe vers le haut indique la probabilité d'un coup de vent en provenance de l'ouest.
- 3.- un cylindre au dessus d'un cône pointé vers le bas indique la probabilité d'un coup de vent **violent** en provenance de l'ouest.
- 4.- un cône pointé vers le haut au dessus d'un cylindre indique la probabilité d'un coup de vent **violent** en provenance de l'ouest.

# Les installations maritime

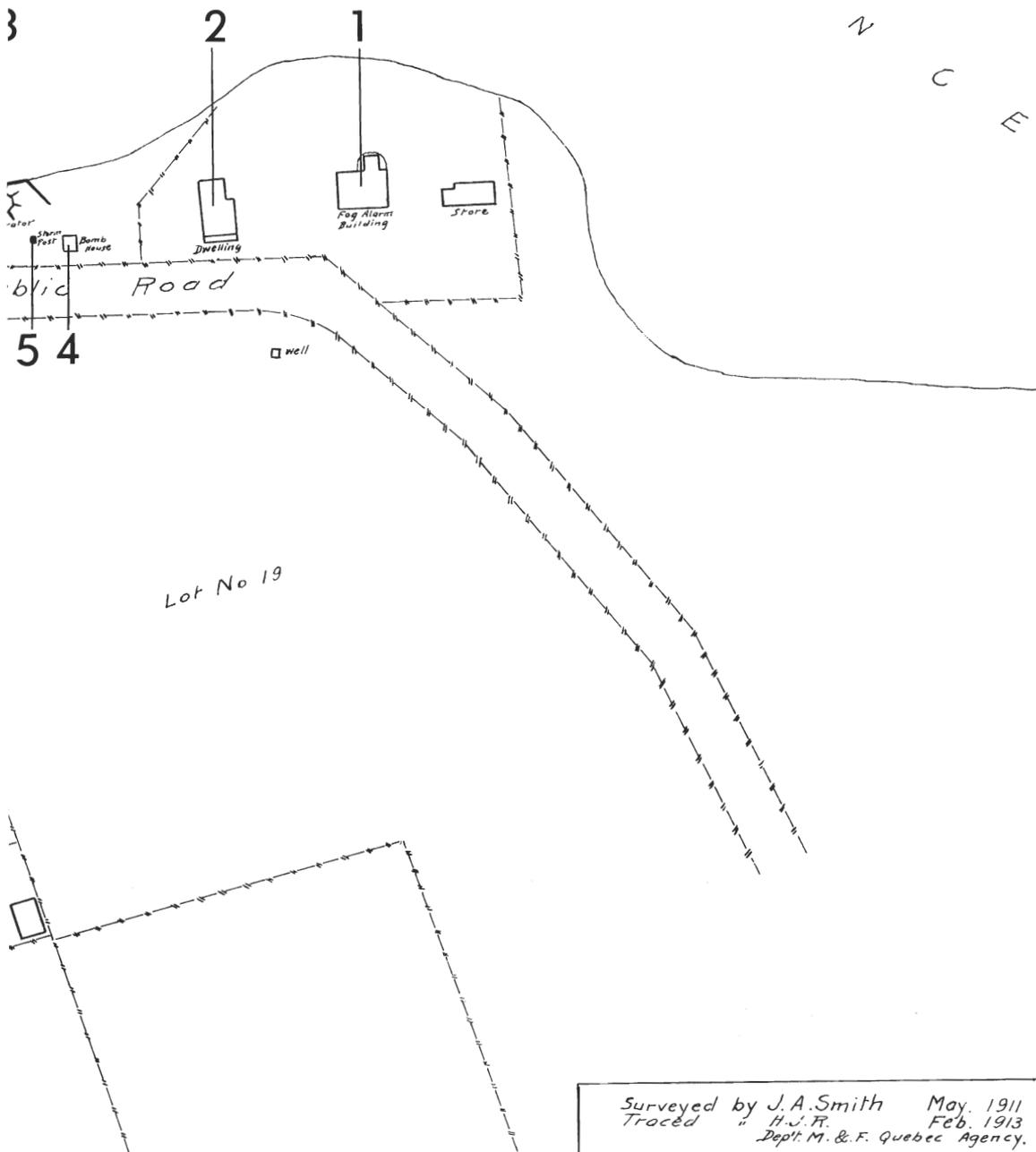


# de Pointe-au-Père en 1910

Plan showing the Father Point  
Lighthouse Station Property.-

*H. J. P.*

R S T L A Scale: 100' = 1"  
W



La nuit, des lampes à l'huile d'une trentaine de centimètres de hauteur, avec réservoir incorporé, remplacent les symboles. Le signal de nuit correspondant au numéros 1 et 3 est une lumière rouge alors qu'une lumière rouge au dessus d'une lumière blanche correspond aux numéros 2 et 4.

## 6

### LE POSTE DES SIGNAUX

Avant l'invention et la propagation de la télégraphie sans fil, le service des signaux représente le principale moyen de communication entre la terre ferme et les navires et entre les navires. Le code des signaux utilisé en 1910 fut mis en vigueur le 1er janvier 1902 et constitue une refonte du code élaboré en 1887 et discuté par les pays occidentaux lors de la conférence de Washington en 1889.

Le code de 1902 se compose d'un ensemble de 26 drapeaux de couleurs et de formes précises. Chacun représente une lettre de l'alphabet et signifie un message pré-déterminé. Les messages peuvent comprendre de 1 à 4 drapeaux. Tous les codes et messages susceptibles d'être transmis par les drapeaux sont confinés dans un manuel, genre dictionnaire, que doit obligatoirement posséder chaque navire.

Grâce au code international des signaux, les navires peuvent s'identifier ou donner des informations sur leur port d'attache, leur cargaison, l'équipage, les avaries, la route à suivre...etc. Le gardien du phare qui assume la responsabilité du service, reçoit et répond aux messages. Les informations recueillies sur le déplacement et la cargaison des navires peuvent ensuite être transmises à Québec par relais télégraphique.

## 7

### LE POSTE DE SURVEILLANCE DES BATEAUX

L'avènement de la station de pilotage du St-Laurent à Pointe-au-Père constitue la bougie d'allumage d'un demi-siècle d'intenses activités maritimes dans cette petite municipalité riveraine. Ainsi, en 1905, avec l'adoption de la "Loi concernant le port et la circonscription de pilotage de Québec", la station de pilotage se déplace de Bic à Pointe-au-Père. Désormais avec cette loi, le pilotage passe sous la juridiction du gouvernement du Canada et ne relève plus de la Corporation des pilotes du St-Laurent.

La petite maisonnette sise près du rivage sert à la surveillance du fleuve. En 1910, près de 75 pilotes y gravitent en suivant le va-et-vient de la navigation.

## 8

### LE SERVICE DES JAUGE DES MARÉES

Il faut remonter à 1894 pour retrouver un premier service de jauge des marées à Pointe-au-Père. A l'époque, ce service était situé tout près du poste de surveillance des bateaux. Par la suite, avec la construction du quai en 1903, ce service est déménagé sur le quai, plus précisément à 534 pieds du rivage dans un petit bâtiment qui sert à abriter les jauges graduées.

Le service relève de la responsabilité du gardien du phare et celui-ci voit à faire les relevés dans le but d'obtenir des données scientifiques plus précises sur le mouvement des marées et l'action des courants. Ce service avait tout une importance car à l'époque, Pointe-au-Père fournit l'échelle des marées pour tout l'estuaire du St-Laurent. De plus, le printemps, le gardien du phare fait des relevés sur le mouvement des glaces et en prévient les navires qui sillonnent le fleuve.

# 9

## LE BUREAU DE TÉLÉGRAPHE

Le service de télégraphie de Pointe-au-Père fait partie du réseau du service des signaux dont le but est de faciliter la navigation sur le fleuve. Situé dans le deuxième phare et opéré par le gardien, le service de télégraphie rapporte le nom et le déplacement des navires sur le fleuve. Ces déplacements sont suivis par les relais de Pointe-à-la-Renommée, Cap-Chat, Matane, Pointe-au-Père...etc. Le service transmet également les prévisions météorologiques et les messages urgents. Toute cette transmission télégraphique se fait uniquement par fil.

# 10

## LES DÉPENDANCES

Le deuxième phare a longtemps abrité la résidence du gardien du phare. C'est pourquoi on retrouve tout autour une série de bâtiments qui témoignent de la vie quotidienne du gardien et de sa famille et de ses fonctions officielles reliées au phare.

Un premier entrepôt (no. 13) sert à remiser les barils d'huile que nécessitent les lampes à l'huile du phare et le chauffage de l'édifice. Une laiterie (n. 14), une glacière (n. 15) et la grange (n. 17) attestent de l'importance de l'agriculture en ce début du siècle. Une poudrière (no. 16) aux murs de pierre épais sert à remiser les provisions d'explosifs.

Comme fond de scène à ces bâtiments, on retrouve un jardin de bonne dimension et des pâturages pour le bétail et les chevaux de la famille McWilliams. Dans ce décor se déroule la vie de John McWilliams le gardien du phare. Des préoccupations terrestres, certes, mais le regard tourné en permanence vers la mer.

# 11

## LE QUAI

Le renouveau prévu à la station de Pointe-au-Père au début du siècle à entraîné l'urgence de construire un quai de bonne dimension pour satisfaire aux nouvelles exigences de la navigation. Dans une première étape, le Gouvernement du Canada dirigé alors par Sir Wilfrid Laurier, a octroyé une somme de \$57,821 à la compagnie Heney et Smith et Smith d'Ottawa pour la construction d'un quai de 600 pieds. L'entente entre les deux parties est signée le 8 novembre 1901 et le parachèvement des travaux se fit le 27 novembre 1902. Un deuxième contrat fut accordé à cette compagnie par le même gouvernement le 27 mai 1904 pour l'ajout de 200 pieds au quai. Le montant de ce contrat totalisait cette fois la somme de \$44,300 et les travaux furent complétés à la fin du mois de mars 1905.

En l'espace de 4 ans, Pointe-au-Père se voyait doté de nouvelles installations portuaires ancrées avec de solides poutres et des tonnes de roc. Long de 242 mètres (800 pieds) et large de 9.8 mètres (32 pieds), le niveau du quai se situait à 1.85 mètres (6 pieds) au dessus des marées hautes du printemps. Les deux phases des travaux ont été réalisées au coût de \$102,121,00.

L'achèvement de ce nouveau quai coïncida avec le transfert de la station de pilotage de Bic à Pointe-au-Père. Dès lors débuta un demi-siècle d'intense activités maritimes qui contribueront à faire de la localité riveraine un centre de navigation de première importance.