

Hiverner dans un phare

Rodrigue Gignac

Numéro 24, hiver 1991

Mon pays c'est l'hiver

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/7752ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Cap-aux-Diamants inc.

ISSN

0829-7983 (imprimé)

1923-0923 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Gignac, R. (1991). Hiverner dans un phare. *Cap-aux-Diamants*, (24), 22–25.

HIVERNER DANS UN PHARE

par Rodrigue Gignac*



*Phare-pilier du Haut-fond Prince. Le 25 décembre 1966, une terrible tempête avec des vagues de plus de douze mètres met en péril la vie des trois gardiens qui habitaient alors cette structure. En 1985, la Société canadienne des postes souligne l'importance de ce phare du fleuve Saint-Laurent.
(Collection de l'auteur).*



AVANT LES ANNÉES 1950, LES CHERCHEURS IGNO- raient à peu près tout de la vie quotidienne des gardiens de phare. Certes, de nombreux récits d'événements existaient. Mais comment distinguer la légende de la réalité? Quand arrivait le rigoureux hiver, il fallait se préparer au ravitaillement pour les quatre futurs mois d'isolement en nourriture et en matériel de rechange, peu importe où se trouvait la station de phare.

Gardiens de phare à Anticosti

L'île d'Anticosti, au Québec, divise l'estuaire du Saint-Laurent en deux chenaux qui aboutissent au Golfe. Longue d'environ 217 kilomètres, l'île s'étend sur plus de 48 kilomètres. Sa côte, parsemée de récifs, présente un danger permanent pour les navigateurs. Les Archives maritimes révèlent plus de 149 naufrages autour de l'île, d'où son nom de «cimetière du golfe».

Pour madame St-Pierre, il existe une différence importante entre l'idée du phare que se font les gens du phare, photographié sur des cartes postales, et la réalité. À chaque jour, le gardien remplit un travail énorme. Il s'occupe sans relâche à scier du bois ou encore à frotter durant les longues heures la lanterne au sommet de la tour du phare. La femme occupe ses journées à la lessive, à la cuisson du pain, au ménage et à l'éducation de ses enfants. Chaque jour, elle accomplit ses tâches de maîtresse de maison, de mère et d'enseignante. Elle donne aussi les premières notions de grammaire, d'arithmétique et de catéchisme à ses enfants.

Après quelques mois à la station, les résidents perdent la notion du temps. D'après madame Saint-Pierre, il devient difficile de se rappeler les jours de la semaine si on ne suit pas le calendrier de façon continue. À tous les trois mois, un



À l'extrémité est de l'île se dressait autrefois un important phare de pierre appelé Heath Point. Aujourd'hui, son feu n'est plus qu'une tour en treillis de 27 mètres de haut. En 1960, Roger St-Pierre, un Gaspésien, fils de cultivateur et ancien combattant, accepte le poste de gardien de phare. Son épouse rappelle que la vie quotidienne là-bas était loin d'être agréable. Ils vivaient seuls, avec pour seul horizon la mer, coincés entre le zéro et l'infini.

«Je suis resté trois ans dans ce phare et j'ai éprouvé un ennui du bout du monde à certaines périodes de l'hiver. Nous étions deux gardiens à nous relayer. On montait des quarts de douze heures, on prenait le travail à 13 heures pour finir à une heure du matin. Il fallait allumer le phare à une heure précise, surveiller son fonctionnement et remonter le système d'horlogerie quotidiennement. Nous étions également chargés de l'entretien du phare et du matériel radio/T.S.F. Il fallait tout savoir sur la menuiserie, l'électricité et en plus on assumait notre rôle de père de famille, parce que nous vivions avec notre femme et nos enfants».

avion de brousse largue le courrier, en parachute. On peut imaginer la joie de recevoir des lettres et des journaux datant de 90 jours! Selon Louis Henley, un gardien de phare à Table Head à Anticosti, la neige tombait avec une telle abondance qu'à l'hiver 1960 lui et sa famille se virent dans l'impossibilité de retrouver les «sacs de malle».

Un autre gardien de phare à Anticosti, Marcel Duguay, raconte l'histoire de deux individus de la même famille qui avaient passé deux ans à Heath Point sans jamais s'adresser la parole. Pour ne pas les confondre avec celles de son collègue, l'un d'eux piquait ses pommes de terre avec des allumettes avant la cuisson. La solitude, dit-il, rend l'homme semblable à l'ours. Marcel Duguay témoigne aussi d'un fait inusité survenu à Heat Point vers les années 1940. Quelques jours avant Noël, le jeune fils du gardien principal de la station meurt étouffé au cours d'une violente tempête. Voulant éviter à tout prix une crise d'hystérie à la mère, le courageux père traîne le cadavre de son fils, trouvé près du phare, jusqu'à la poudrière. Il explique son ab-

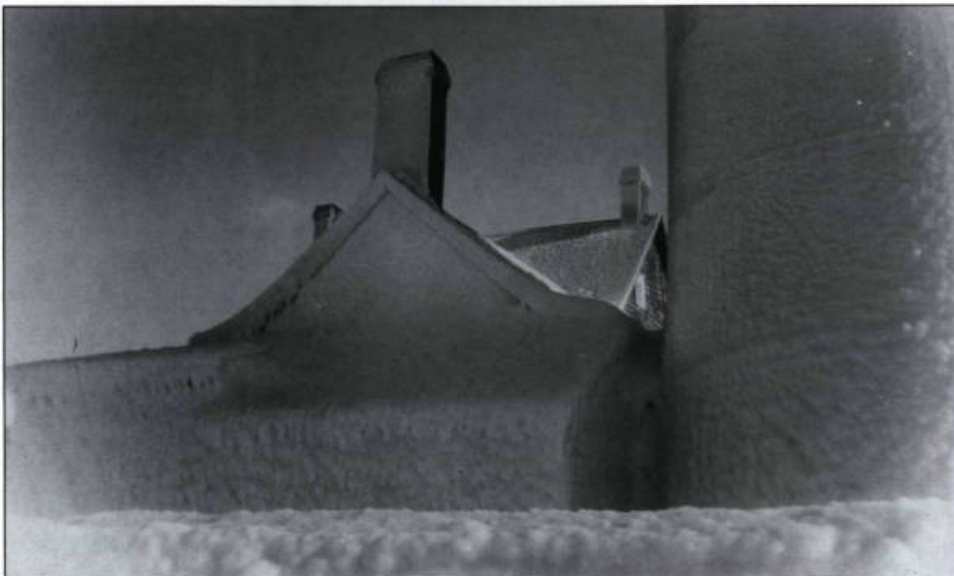
État des locaux du phare Haut-fond Prince après le passage de la tempête de Noël 1966. (Collection de l'auteur).

sence à sa femme en lui précisant qu'il reviendrait au printemps après la période de la coupe du bois. Il fallut attendre au printemps pour remettre aux autorités navales du bateau de ravitaillement le corps du jeune malheureux. À la suite de la nouvelle, la mère perdit l'esprit.

Au phare de Carleton Point à Anticosti, Edmour Carré soutient n'avoir jamais souffert de solitude. Durant l'hiver, il occupe ses loisirs à préparer des exercices de mathématiques et d'électronique. Le soir, après le chapelet en famille, il monte dans la tour de guet, allume durant toute la nuit la lampe à kérosène et fait le «watch». Malgré l'isolement, les enfants parvenaient à se distraire. Au gré des saisons, ils se roulent dans la neige, accompagnent leur père durant une excursion de chasse, jouent aux billes ou à la marelle.

nières et tirait une longue corde, juste assez pour ramener le bout de la perche et les bâtons de dynamite. Il insère alors une amorce ou une capsule dans le bâton et relie les fils à ceux de la brimbale. Après cette opération, le gardien laisse aller doucement la corde, permettant à la pesée de contrebalancer le poids de la perche et des explosifs, retenus dès lors au-dessus du toit. Il referme ensuite le panneau et actionne le détonateur qui transmet une charge électrique aux explosifs, à l'époque du fulmicoton.

À la mi-décembre, au moment où une violente tempête de «frasil» fait rage, un grave accident se produit. Désireux de rendre service à son frère qui le remplace ce soir-là dans la tour, Freddy Lindsay reçut une décharge de dynamite. «J'avais oublié de débrancher ma pile sèche, la batterie... Au moment où je posais le bâton de



Images du phare de l'île Verte au cours de l'hiver 1963. (Collection de l'auteur).

L'hiver au phare de l'île Verte

À l'île Verte en 1930, le gardien de phare Freddy Lindsay faillit perdre la vie. Afin de se protéger du froid, des grands vents du large et de la neige, il construit un nouveau dispositif d'alarme qu'il appelle système à «brimbale». Le nouvel outil, de fabrication rustique, appelé également «fourchette», s'élève sur le toit d'un hangar. Cette structure métallique épouse la forme pyramidale d'un tétraèdre et contient un tuyau à l'extrémité duquel se trouve une longue perche à bascule. Au bout de la perche, un autre tuyau assemblé perpendiculairement supporte deux bâtons de dynamite équidistants. À l'opposé des explosifs, une pesée permet d'entraîner la perche en position pour l'explosion. Des fils parcourent les tuyaux de la brimbale pour rejoindre une sorte de détonateur que le gardien de phare actionne manuellement pour provoquer l'explosion. Pour faire fonctionner cet appareil, Freddy Lindsay ouvrait un grand panneau articulé par des char-

dynamite, tout a explosé. J'ai cru que j'allais mourir, mon corps était couvert de sang et de bois déchiqueté...»

Selon Lindsay, l'hiver constituait une période d'engourdissement pour les gardiens de phare. Confinés à des tâches routinières, ils souffraient beaucoup de l'isolement et de l'ennui. Freddy Lindsay tuait le temps en lisant des livres de sciences et des récits de navigateurs. Tout en haut de son phare, il avait le temps de penser et de rêver.

À l'hiver 1963, une journée pas comme les autres surprend la famille Lindsay. Le climat s'adoucit et la température transforme presque la saison en printemps. Le barrage formé par les glaces descendues du fleuve et amoncelées à certains endroits à la hauteur de Rivière-du-Loup cède et le courant entraîne tout dans un torrent furieux vers l'île Verte. La débâcle provoque alors un véritable cataclysme. Au cours de la tempête,

des centaines de blocs de glace se déposent sur la rive nord de l'île jusqu'au logis du gardien de phare.

Phare-pilier de Haut-Fond Prince

Non loin de l'île Verte, plus au nord, se dresse un phare-pilier considéré comme une merveille de la technologie moderne. La partie qui émerge des remous se découpe en forme de bobine, avec une taille fuselée qui s'évase en plate-forme pour recevoir la partie supérieure du phare. Cette silhouette particulière lui a valu le surnom de «toupie» et de «yoyo».

Malgré la solidité du phare, certains insulaires craignent sérieusement pour la vie de trois gardiens lorsque, le 25 décembre 1966, une tempête effroyable s'abat au large du Saguenay. Claude Fraser, originaire de l'île Verte, et Roger Lagacé, de Grande-Rivière en Gaspésie, dorment alors paisiblement pendant que le troisième homme, Yvanhoé Gagnon, ex-cuisinier à l'hôtel Tadoussac, assure son tour de garde. Aux premières minutes de la tempête, Gagnon s'affaire à préparer la traditionnelle dinde farcie. Il consulte l'anémomètre: le mercure, élevé jusqu'au sommet, indique des vents de 87 kilomètres à l'heure. De sa chambre, Gagnon voit les vagues heurter sa fenêtre. Âgé de 36 ans, Yvanhoé était à l'époque un célibataire endurci qui ne s'inquiétait de rien.

Pendant que sur la terre ferme les gens célèbrent la messe de minuit, à Haut-Fond Prince, la tempête se fait de plus en plus forte. Théoriquement, aucun danger n'existe puisque le phare peut supporter les assauts de la mer jusqu'à une hauteur de plus de 7 mètres. Pourtant, un vacarme épouvantable se produit: deux portes d'acier, barrées par des madriers de deux pouces, cèdent sous la pression. L'une de ces portes s'ouvre seulement de l'extérieur, mais la forte vague avait emporté le cadre de fer qui l'entourait. Une fois entrée avec fracas dans le puits de l'escalier, l'eau montait et descendait en trombe avec un bruit de succion. À huit heures du matin, la vague atteint près de 13 mètres. Désespérés, les gardiens tentent d'expédier un message à Québec par radio-téléphone au responsable des phares à cette époque, le capitaine G. Gaudreau. Dans l'impossibilité d'établir la communication avec Québec, Roger Lagacé tente alors de rejoindre Jos Therrien, gardien à Pointe-Noire, mais le phare est inhabité durant l'hiver. Par miracle, Jos avait apporté son radio-téléphone chez lui, à Tadoussac.

Aussitôt l'appel lancé, le pilier vibre et le téléviseur se met à flotter sur l'eau. Puis, tout à coup, le système de chauffage, noyé, cesse à son tour de fonctionner. Une vague arrache deux autres

fenêtres et la lumière s'éteint dans le bâtiment. Selon les témoignages, les trois hommes se sentent condamnés à périr comme des marins en mer. À 13 heures, la tempête bat son plein, les gardiens n'entendent plus que l'eau rouler sur l'héliport et frapper comme des éclats de dynamite. L'un des trois gardiens voit un objet balloter à quelques mètres du phare. Il s'agissait du traversier «Père Nouvel» qui dérivait avec, à son bord, une centaine de passagers, tous malades. Selon Gagnon, le bateau ressemblait à une allumette jetée dans le courant rapide d'une rivière. Quelques heures plus tard, en fin d'après-midi, le bateau de la garde-côtière, Simon Fraser, recueillaient les trois naufragés du phare-pilier de Haut-Fond Prince.



Aujourd'hui, Heath Point ne représente qu'un souvenir dans l'esprit des gardiens de phare. La tour de pierre a été dynamitée et seuls quelques vestiges jonchent encore l'emplacement du phare. Déclaré monument historique, le phare de l'île Verte conserve le cachet d'un temps révolu. Quant au phare de Prince Schoal, dont l'appellation a été francisée en 1974, il demeure aujourd'hui une curiosité pour les touristes qui traversent la rivière Saguenay. Ainsi est faite l'histoire: hier les phares étaient habités, aujourd'hui ils sont automatisés et la vie de gardien de phare appartient désormais à la légende. ♦

En 1974, l'hélicoptère a remplacé l'avion de brousse pour le ravitaillement des phares. (Collection de l'auteur).

* Professeur de littérature au Cégep de Sainte-Foy et pigiste à Radio-Canada