

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

Thérèse Caron, o.s.u

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

Les gardiens de la mer

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/87947ac>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Musée de la Gaspésie

ISSN

1207-5280 (print)

2561-410X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Caron, T. (2018). Le métier de mon père : gardien de phare au Cap Madeleine. *Magazine Gaspésie*, 55(1), 21–24.

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!

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.

La station de phare de Madeleine.

Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Cornélius Brotherton. P141/1/9-13-1





Jean-Baptiste Caron, à 46 ans. Il a été gardien du phare de Madeleine de 1923 à 1958.
Photo : collection Maryse Caron.

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. 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

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.

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!

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.

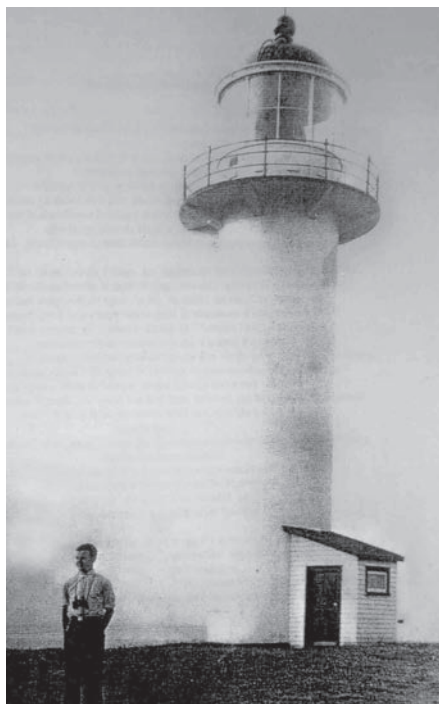
Le rôle de la sirène

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



Jean-Baptiste Caron et sa famille.

Photo : Musée de la Gaspésie. Fonds Thérèse Caron. P184/1



Paul-Roger Caron, l'aîné des fils de Jean-Baptiste, a participé à la guerre 39-45 et a été gardien du phare de Rivière-à-la-Martre jusqu'à sa fermeture, puis du phare de Cap-des-Rosiers jusqu'à sa fermeture.

Photo : collection Maryse Caron.

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

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.

les vaillants pêcheurs, et je pense que mon père était heureux de leur rendre ce service gracieusement.

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.

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! ♦

Lire le texte intégral à :
www.magazinegaspésie.ca

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,



Sylvain Roy
Député de Bonaventure

« Nos phares sont de véritables trésors patrimoniaux qui continuent de raconter notre histoire. Mille mercis à ceux et celles qui se sont battus pour la conservation de ces sentinelles de la mer le long des 700 kilomètres de côtes.»

