

Fleuve St Laurent et ses îles autour de Tadoussac

PHILIPPE TEISCEIRA-LESSARD ET OLIVIER PONTBRIAND, LA PRESSE, 24 juillet 2017

HISTOIRES D'ÎLE

UNE TOUPIE ENTOURÉE D'EAU

La métropole du Québec et son plus petit village se trouvent tous deux dans des îles du fleuve. Zones de naufrages, de voyages ou de pâturages, ces deux parcelles de terre et leurs 2711 voisines rythment le cours de l'eau.

**

ISOLÉ AU MILIEU DU FLEUVE

Du haut des airs, un point blanc apparaît dans le fleuve, vis-à-vis de l'embouchure de la rivière Saguenay. Au fur et à mesure que l'hélicoptère rouge de la garde côtière s'approche, les contours se dessinent, comme une immense toupie qui aurait arrêté sa course au milieu de l'eau. Un phare rouge et blanc décentré la couronne. Bienvenue au pilier du haut-fond Prince.

UN NAVIRE IMMOBILE

Le vent du large n'est pas de taille face à l'ouragan soufflé par les pales de l'hélicoptère. Gabriel Marcotte et son patron Benoit Gosselin baissent leur tête et s'éloignent rapidement pour aller se mettre à l'abri, avant de s'attaquer à la maintenance du phare. Le pilote de l'appareil, Olivier Chabot, redécollé aussitôt : il ne peut pas prendre le risque de subir une panne sur le pilier, sans espace suffisant pour faire atterrir les secours. « C'est assez unique ici », avertit M. Gosselin, fort sur l'euphémisme. En mettant le pied sur la plateforme de béton, on a l'impression de flotter au-dessus du fleuve, large d'une quinzaine de kilomètres à cet endroit. D'être monté à bord d'un navire immobile.

DEBOUT DEPUIS 1964

Les deux employés de Pêches et Océans Canada ont pour mission d'entretenir le phare qui aide depuis 1964 les navires à éviter le dangereux récif Prince, qui se trouve juste en dessous. Avant cette date, un bateau y était ancré en permanence avec une lanterne au sommet du mât afin de faire le même travail. Aujourd'hui, le phare demeure l'un des plus importants de tout le Saint-Laurent. Comme une épaisse purée de pois l'emballage souvent, le pilier accueille aussi une corne de brume que les navigateurs peuvent déclencher à distance. « Aujourd'hui, la navigation s'en sert pas mal moins », explique Benoit Gosselin avant de tester le système. Cinq coups sur un bouton rouge : le son résonne à des milles à la ronde.

PANNEAUX SOLAIRES

Ce n'est pas la seule chose à avoir changé sur le pilier au cours des dernières années. Gabriel Marcotte mitraille de photos les deux panneaux solaires et les grosses batteries qui servent à alimenter les systèmes en remplacement des génératrices au mazout : dans son atelier de Québec, il pourra mieux visualiser la situation et les pièces à apporter lorsqu'un pépin lui sera signalé. Essentiel, avec l'éloignement du phare.

VIVRE AU MILIEU DU FLEUVE

Sous la plateforme, un espace circulaire d'un seul niveau où habitaient les gardiens du phare. Les escaliers qui y mènent, en piètre état lors du passage de *La Presse*, donnent une bonne idée de l'état général des lieux, abandonnés depuis des décennies. Les locaux sont condamnés pour cause d'amiante. « On a eu beaucoup de problèmes de vandalisme », ajoute Benoit Gosselin, contremaître chez Pêches et Océans. Des jeunes de la rive nord du fleuve tentent en effet parfois l'abordage en bateau pour venir y boire, rares visiteurs. Jusqu'en 1988, des hommes y habitaient en permanence afin de voir au bon fonctionnement du phare – isolés de tout et de tous.

LA TEMPÊTE DU SIÈCLE

Un isolement particulièrement inquiétant en pleine tempête. À peine deux ans après son érection, le jour de Noël 1966, le pilier est balayé par des vagues de 43 pieds. Il était conçu pour résister à des vagues de... 25 pieds. Le maelstrom de vent, de glace et d'eau auquel ont été confrontés les trois hommes qui gardaient le phare est passé à l'histoire. « On était sûrs qu'il allait prendre le fond. On attendait qu'il tombe », a raconté l'un d'eux, Roger Lagacé, au *Soleil* en 1993. « On continuait d'appeler [...] pour de l'aide. Personne ne pouvait venir là. On savait que c'était impossible, mais on demandait pareil. » Portes défoncées, chauffage inondé, ce n'est que le lendemain qu'un hélicoptère a pu les sortir de leur calvaire. M. Lagacé a rapidement démissionné.

LA « TOUPIE »

Le pilier du haut-fond Prince est devenu un incontournable du paysage de Tadoussac : ses résidents l'appellent « la toupie », et les excursions aux baleines qui partent du village se tournent souvent vers l'étrange structure lorsque les cétacés se font trop rares pour contenter les touristes. Il y a quelques années, un cinéaste y a même fait tourner Raymond Bouchard en gardien de phare. « Vous avez passé une nuit dans le phare ? Eh, mon Dieu, vous êtes pas farouche, vous ! », a affirmé l'ancien gardien Claude Fraser à un journaliste de *L'actualité* qui couvrait le tournage. M. Fraser était au pilier – avec Roger Lagacé – lors de la tempête du siècle. Il est mort dans l'incendie de la Résidence du Havre de L'Isle-Verte en 2014.

**

UNE JOURNÉE AVEC LES NOUVEAUX GARDIENS DE PHARE

Si le métier de gardien de phare a complètement disparu depuis les années 80 au Québec, les phares, eux, demeurent essentiels à la navigation. Même au temps du GPS. Leur fonctionnement a été automatisé, mais des employés de Pêches et Océans Canada veillent tout de même sur eux et accourent à leur chevet en cas de pépin. En hélicoptère s'il le faut. Ce sont les nouveaux gardiens de phare.

PHILIPPE TEISCEIRA-LESSARD ET OLIVIER PONTBRIANDLA PRESSE

Le technicien Gabriel Marcotte, le pilote Olivier Chabot et le contremaître Benoit Gosselin viennent d'arriver à leur première affectation de la journée : la maintenance des deux phares – techniquement, ce sont des « aides à la navigation » – qui indiquent aux navires l'entrée du port de Gros-Cacouna. Ils ont décollé de Québec une heure plus tôt, avant de suivre le fleuve. Le gros hélicoptère se pose sur chacune des plateformes de blocs de béton afin de permettre aux employés de Pêches et Océans Canada de faire leur travail.

La plupart des systèmes fonctionnent à plusieurs ampoules « montées sur un carrousel », explique Benoit Gosselin. « Quand l'une brûle, une autre prend le relais. » Les ampoules paraissent minuscules quand on les compare à la puissance du faisceau que peuvent apercevoir les marins la nuit. C'est grâce à un système de lentilles qui concentre et amplifie la lumière afin de la rendre visible à plusieurs kilomètres à la ronde. Vaut mieux donc s'assurer que la lanterne est propre comme un sou neuf : la saleté à la source pourrait nuire à sa puissance. Au fil du temps, il faut aussi changer les lentilles qui se ternissent.

Mais les tâches des deux hommes sont multiples et bien loin de se limiter à un changement d'ampoule, explique M. Gosselin. Il y a les réparations de toutes sortes à faire en atelier, les blocs de batterie à inspecter, certaines structures à entretenir. Tout près du quai de Gros-Cacouna, l'hélicoptère se pose dans une zone marécageuse où se trouve une aide à la navigation en hauteur. Le benjamin de l'équipe est de corvée.

La journée continue avec le phare de l'île Verte, qui a été le premier à guider les marins sur le Saint-Laurent. Le magnifique bâtiment de pierres recouvert de bois est en très bon état : il appartient à la municipalité qui occupe l'île Verte, et l'ancienne maison du gardien est louée à des touristes en quête d'évasion. Le phare lui-même a été érigé en 1809. Pendant 137 ans, jusqu'en 1964, le phare a été sous la responsabilité de quatre générations de la famille Lindsay.

L'accès aux phares et aux lanternes n'est pas toujours facile. En cette journée d'avril, le nombre de cadenas coupés a dépassé celui des cadenas dociles. C'est que l'équipe de Pêches et Océans ne passe ici qu'une fois ou deux par année, à moins d'une panne. Ce sont les marins eux-mêmes qui signalent les problèmes qu'ils constatent.

Car malgré l'arrivée massive de technologies de pointe dans les bateaux au cours des dernières décennies, Benoit Gosselin sait que les phares qu'il maintient demeurent essentiels. « Mettons

que t'es au [centre-ville] et que tu as un écran qui te dit que la lumière est verte. Qu'est-ce que tu vas faire ? Tu vas te lever la tête et regarder. Instinctivement », illustre-t-il. « Les navigateurs, c'est la même chose. Ils vont déterminer où ils sont avec le GPS, mais ils vont confirmer avec leurs yeux. Si le GPS tombe en panne demain matin, il faut que le gars continue à naviguer. »

Pour Olivier Chabot, le pilote de la garde côtière qui transporte l'équipe de maintenance, cette sortie était la bienvenue. « Ça fait deux ans que je suis superviseur des pilotes, alors je fais plus de bureau qu'autre chose », explique-t-il. Lui et ses hommes transportent les techniciens de Pêches et Océans un peu partout sur le Saint-Laurent, jusqu'aux confins du Québec. « On est une équipe de cinq : quatre techniciens et un mécano. De Trois-Rivières jusqu'à Blanc-Sablon, en passant par l'île d'Anticosti », explique Benoit Gosselin.

Arrêt aux puits à Rivière-du-Loup. La base de la garde côtière est juste à côté du restaurant St-Hubert de la ville. Là-bas, Benoit Gosselin peut discuter autour d'un repas avec une autre de ses équipes, qui arrive de la Côte-Nord en direction de Québec : « on avait un appel à Rivière-au-Tonnerre », explique un technicien. En tout, 150 aides à la navigation – des phares, mais aussi de simples lanternes ou des feux de position – sont sous sa responsabilité.

Le clou de la journée : le pilier du haut-fond Prince. Les deux hommes travaillent sur une lanterne récemment complètement réparée par Gabriel en atelier. « On lui a dit que si elle fonctionnait encore dans 20 ans, on lui donnerait une job », dit à la blague son patron Benoit Gosselin. Le jeune homme a été recruté après avoir terminé sa technique en électricité. « Ça fait un an et deux mois environ, explique Gabriel. C'est une job qui me reflète bien. Il faut toucher un peu à tout. »

Le titre de « nouveaux gardiens de phare », il vous va ? « Si on veut. Je ne vivrais plus ici à l'année », rigole Benoit Gosselin. La vague d'automatisation a été lancée par le gouvernement Trudeau dans les années 70, en commençant par le Québec : le maintien et l'approvisionnement de gardiens dans des lieux souvent isolés coûtaient cher au gouvernement. S'il n'y a plus de phares gardés au Québec, il en reste en Colombie-Britannique et à Terre-Neuve.

Dernier arrêt : l'île du Pot à l'Eau-de-vie (que tout le monde appelle le *Brandy Pot*). Là-bas, le vieux phare a été transformé en bâtiment de villégiature et une lanterne a été installée à côté, sur un pilier de métal avec beaucoup moins de charme. « Quand on vient l'été, il y a plein de monde qui nous regarde », explique Benoit Gosselin, en évoquant les amateurs d'ornithologie surpris par l'arrivée de l'hélicoptère de la garde côtière.

Recherche et édition pour la CGAQ par Luc de Bellefeuille, 26 juillet 2017