

P.-A. Cloutier

Mon voyage au Grand Nord



Une histoire vraie, un peu romancée
par l'imagination d'un jeune auteur
débridé

ISBN 978-2-9822-3232-7



9 782982 232327

À ma sœur Denise qui, en 1961, a fait un bon usage de sa machine à écrire pour dactylographier mon manuscrit.

À C.B. et S.T., elles vont se reconnaître.

P.-A. C.

Prologue

Avec la venue de la saison 2024, je me suis demandée comment agrémenter davantage le Circuit des Navigateurs. J'ai eu l'idée, un peu farfelue, d'élargir les horizons et de publier le récit qu'un navigateur du carnet m'avait montré l'année précédente.

Alors, voilà cette histoire écrite en 1960 par un jeune à la plume fertile.

Je suis consciente que certains mots, expressions et termes utilisés dans ce texte sont choses du passé. Veuillez nous en excuser.

Mais, je suis certaine que vous saurez vous situer dans l'époque!
Bonne lecture!

Claudine

Préface

Le 24 juin 1960, un jeune étudiant du collège des Jésuites à Québec, Paul-André Cloutier, embarque sur le bateau C.D. Howe pour y vivre un été, inoubliable lors d'un voyage au Grand Nord, au-delà du 55e parallèle. À son retour, ses professeurs lui demandent de rédiger ses souvenirs de voyage. Et il écrit, sans supervision aucune, une histoire vraie romancée grâce à sa féconde imagination. Ce récit sera publié dans le journal du collège.

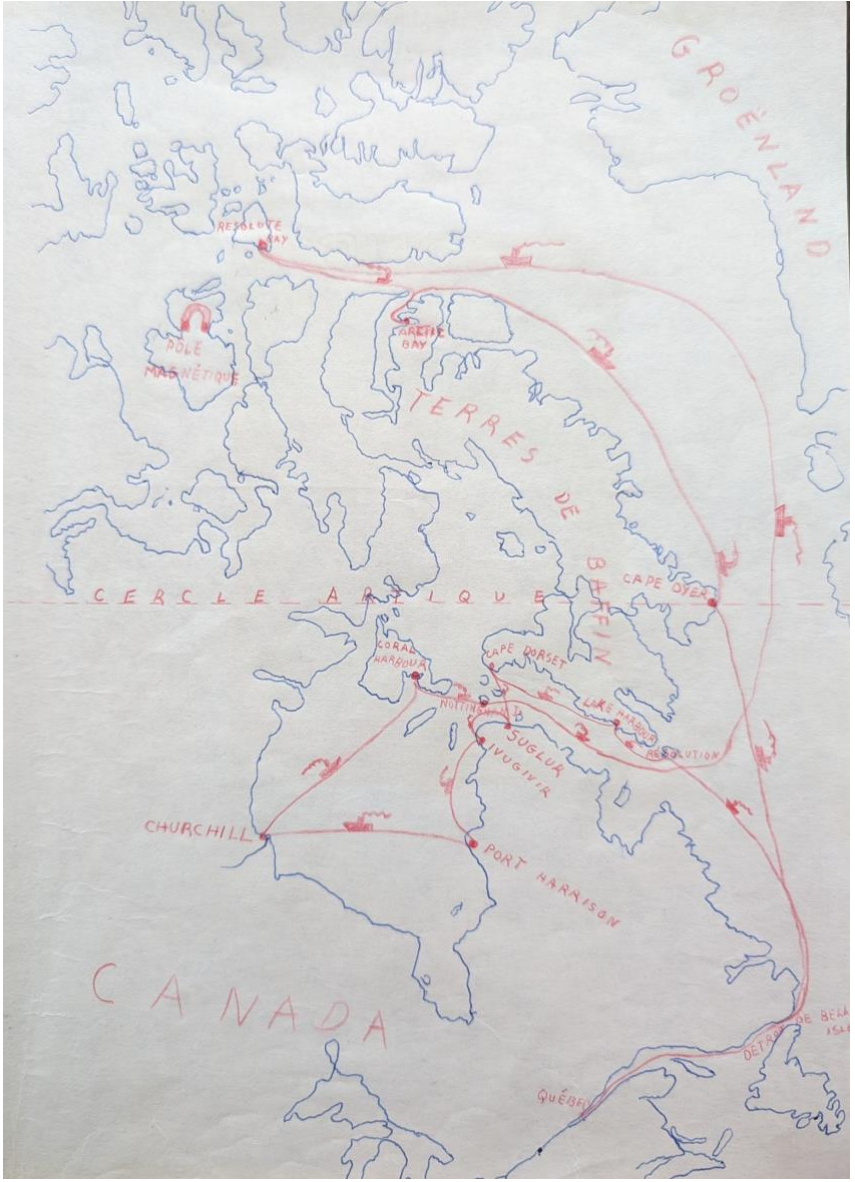
La vie suivant son cours, entre 1960 et 2014, Paul-André n'aurait écrit que des rapports d'ingénieur. Il a fallu un atelier d'écriture que j'animais au Domaine Pointe-de-Saint-Vallier pour que l'adulte se connecte à une part intime de lui-même et redécouvre le plaisir d'écrire.

En tant qu'animatrice, je peux témoigner que je reconnais dans Voyage au Grand Nord le talent d'écriture de l'homme mûr, talent né dans un terreau fertile, malheureusement demeuré en jachère jusqu'en 2014.

J'y reconnais l'observation fine des gens, des paysages, leurs descriptions fidèles, la justesse du vocabulaire, les mises en situation efficaces et l'humour à peine esquissé qui fait sourire immédiatement. Sans le savoir, ce jeune auteur a fait un travail d'ethnologue en décrivant la géographie nordique du Québec, le mode de vie de ses habitants ainsi que la vie maritime vécue sur un bateau-hôpital et de ravitaillement.

Je vous invite à monter à bord du C.D. Howe et à découvrir le Grand Nord québécois à travers les yeux et les mots d'un jeune qui, en 1960, découvrait le monde.

Denise Roy



Mon voyage au Grand Nord

Décembre, 1960.

Le vingt-quatre juin dernier, je mettais pour la première fois les pieds à bord du C.D.Howe, le semi-brise-glace qui devait m'amener avec lui dans son voyage au nord. J'avais reçu l'ordre de me rapporter au capitaine et c'est pourquoi je montai à la chambre des commandes où j'avais le plus de chance de le trouver.

Le capitaine discutait avec deux de ses officiers. Un peu gêné, je lui tendis ma lettre d'autorisation sans dire un mot. Lui aussi l'a lue sans dire un mot. Et en me la remettant: "Tu te rapporteras demain matin à huit heures précises au "chef-steward". J'attendais encore, lorsqu'il se remit à discuter avec ses officiers. Je me décidai enfin à partir en regardant autour de moi tout cet univers qui m'était inconnu. Mais à peine avais-je franchi la porte, il me rappela: "Eh! dis-moi, jeune homme as-tu déjà navigué?" - "Non monsieur, dis-je un peu surpris de sa question." - "Alors, achète-toi des pilules contre le mal de mer avant de partir." Je le dévisageai pour voir s'il était sérieux. Il l'était.

Je descendis sur le quai un peu insulté. Moi qui m'étais bien promis de ne jamais avoir le mal de mer! Et voilà que le commandant doutait de ma bonne volonté maintenant. Je m'entêtai et n'achetai pas de ces petites pilules miraculeuses.

Le lendemain matin à huit heures précises, il va sans dire, j'étais à bord avec mes bagages et ma bonne volonté. Le "chef-steward" ne perdit pas de temps avec moi. Sans même me demander mon nom, (je crois même qu'il ne l'a jamais su), il me confia aux bons soins de "l'assistant-steward" qui se chargea de m'apprendre mon métier. J'eus à peine le temps de me changer.

Je crois que pour mon arrivée à bord, tout le département du "steward" s'était donné le mot pour me casser, comme on dit, dans le métier. Tout d'abord on me fit laver la vaisselle du déjeuner des officiers (dix couverts en tout). Ensuite le chef cuisinier m'engagea pour transporter dix-neuf poches de patates. Heureusement, je n'eus pas à les peler! Puis ce furent les toilettes des passagers que j'eus à nettoyer. Et enfin, on me fit cirer le plancher du salon des officiers. Pour un avant-midi, ce n'était pas mal.

Nous étions onze étudiants dépendant du département du "steward", et j'eus la chance d'être choisi pour travailler en tant que garçon de table. Je ne devais commencer à servir que le soir. J'eus donc mon après-midi de libre. Les autres étudiants étaient soit laveurs de vaisselle, soit "cabin-boys", soit employés au ménage général. Je ne regrette aucunement d'avoir été choisi comme garçon de table. Je n'aurais jamais changé de travail avec le laveur de vaisselle par exemple. Ce pauvre diable a lavé la même vaisselle, trois fois par jour, sept jours par semaine, du 3 juin au 5 octobre, arrêtant seulement quand un mal de mer trop violent l'y forçait.

Le C.D.Howe partit le lendemain pour Montréal où il devait prendre son chargement et ses passagers pour le nord.

À Montréal, mon travail n'était pas trop fatiguant; durant toute la semaine que le navire passa dans le port de la métropole, je n'eus que six personnes à servir. Toutes mes soirées étaient libres et je les employai à visiter Montréal.

Le deux juillet, nous quittions Montréal pour Québec. Toutes nos cales étaient pleines et les passagers étaient tous à bord.

Le C.D.Howe passa la journée du trois dans le port de la vieille capitale. J'en profitai pour aller faire un tour à la maison, afin de donner à mes parents mes premières impressions sur le travail qui allait m'occuper durant le reste des vacances.

Le lendemain matin, aux cris "d'aurevoir" qui montaient de tous les autres navires du port, le C.D.Howe quittait pour de bon les terres du sud.

Avec ce départ, mon travail allait doubler. J'avais maintenant douze personnes à servir. J'étais le garçon de table de tous les officiers du bord, sauf le capitaine, en plus du "ice-observer" et de deux jeunes opérateurs. Néanmoins, j'avais assez de temps libre. Je n'avais qu'à m'occuper de ma table et à servir le café à tous les trois jours, dans l'après-midi et l'avant- midi.

Je ne sais si celà est dû à mon énervement des premiers jours, mais à mon premier repas survint mon premier accident.

Les cuisines étaient situées en-dessous de la salle à manger. Il fallait donc que les garçons de table descendent un petit escalier de fer comme on en trouve seulement à bord des bateaux. C'était assez compliqué lorsque nous avions les bras chargés de plats et qu'en plus il y avait de la mer. Mais ce jour-là nous étions dans le fleuve. Il n'y avait donc pas de houle; mais il y avait mon inexpérience et mes pieds mouillés.

J'avais dans les mains trois plats remplis d'une délicieuse salade. Je glissai sur la première marche du haut. Dans un escalier du genre, si l'on glisse, on ne peut rien espérer; on est quitte pour se retrouver nulle part ailleurs qu'en bas. Naturellement mes bras s'efforcèrent de protéger ma pauvre carcasse. Aussi, je me retrouvai en bas avec trois plats cassés et un bon mal de rein. Ah! Quelle salade! Ce fut mon premier accident et malheureusement pour moi pas le dernier.

Je passai tous mes temps libres sur le pont, avec ma caméra à l'affût de quelques bonnes prises. C'est là que je rencontrai mes premiers esquimaux.

L'avant du navire avait été aménagé de façon à servir de dortoir aux esquimaux que nous aurions à transporter. Les premiers que je rencontrai venaient de Hamilton. Ils avaient été amenés là lors des voyages précédents. Maintenant qu'ils avaient reçu les soins médicaux que nécessitait leur état de santé, nous les ramenions chez eux. Il y en avait environ une quinzaine, des hommes, des femmes, et des enfants. Les hommes et les femmes semblaient heureux de retourner chez eux, mais les jeunes, surtout ceux d'une vingtaine d'années, ne paraissaient pas du tout intéressés. D'autant plus qu'ils parlaient l'anglais et avaient été habitués à notre genre

de vie. Les hommes portaient encore une "parka" et les traditionnelles "mukluks" de peaux de loup-marin mâchées par les femmes.

Nous étions dans le détroit de Belle-Isle lorsque nous aperçûmes au loin la silhouette du premier iceberg. Déjà depuis deux jours le temps s'était rafraîchi et nous sentions vraiment que nous approchions des régions polaires.

La région du détroit de Belle-Isle est reconnue comme étant un endroit généralement fréquenté par de bonnes tempêtes. J'eus l'opportunité de le constater par moi-même.

Le C.D.Howe venait de franchir le dit détroit et s'aventurait maintenant le long de la côte du Labrador. Une tempête venait de prendre fin dans la région il y avait à peine deux jours. La mer était drôlement agitée et le navire, qui était frappé de côté par les vagues, roulait comme un déchaîné. Les vieux marins disaient que nous avions manqué de justesse une bonne tempête, et les moins vieux nous déclaraient naturellement que cela n'était rien à comparer avec ce que nous aurions à subir ou avec ce qu'ils avaient subi eux-mêmes les années précédentes.

Sur le pont, les barges et les barils qui étaient amarrés se tordaient dans leurs cordages. On me réveilla en pleine nuit pour aider le "night waiter" à attacher les chaises au plancher de la salle à manger et à fixer solidement dans leur casier les morceaux de vaisselles qui avaient déserté.

Le lendemain mon service à table fut légèrement ralenti. D'abord il y avait ce fameux escalier qui ne se laissait pas monter facilement; et même sur un plancher uni j'avais de la difficulté à garder mon équilibre, et la soupe dans les plats. Ensuite, il y avait un léger malaise qui m'indisposait. Le laveur de vaisselle avait peur de mourir du mal de mer qui le torturait et celui des poêles et poêlons craignait de ne pas mourir du sien. Et, moi, encouragé par de tels exemples, je blêmissais à vue d'œil et avais l'estomac ailleurs que dans les talons. Sur l'heure du dîner, comme il m'avait été conseillé, je m'efforçai de manger. Et tandis que mes deux amis agonisaient je repris lentement des couleurs et bientôt j'étais prêt à grimper dans les mâts. Je l'avais échappé belle!

Nous, étudiants, nous occupions nos temps libres à échanger notre lecture, à jouer aux cartes, à nous rendre des visites d'amitié, ou à fixer sur des cartes marines chaque changement dans la position du navire. Il y avait aussi les soirées passées à questionner les vieux marins sur ce qui nous attendait, sur ce que nous allions voir.

Je me souviens de l'air stupide que nous avions le soir où nous sommes allés en délégation à la chambre de l'un d'eux, pour lui demander de nous montrer sur la carte l'endroit exact où nous avions le plus de chance de rencontrer des pingouins, et de notre air doublement plus stupide lorsqu'il nous montra le pôle sud. "Des gars qui font leur cours classique, disait-il, nos futurs médecins, avocats, ingénieurs, et qui ne savent pas que les pingouins vivent au pôle sud?" Il va sans dire qu'après cela nous avons réfléchi longtemps avant d'aller poser une question.

Nous passions aussi de longues heures sur le pont à échanger des signes avec les esquimaux, à apprendre quelques mots de leur langue, ou tout simplement à surveiller les icebergs qui devenaient de plus en plus nombreux. Il y avait aussi à tous les deux jours une séance de cinéma dans la grande salle-à-manger. Les films n'étaient pas tout à fait jeunes, mais on se contentait de peu. Un matin, les postes de radio du bord se sont tus complètement; tout contact était rompu avec l'extérieur.

Le premier poste que nous avons visité fut celui qui est perché sur l'île Résolution, située un peu au nord de la pointe du Labrador. L'île Résolution a, ou avait à ce moment-là, une population flottante de 17 âmes, i.e. cinq blancs et douze esquimaux. L'industrie principale de l'île est une petite station météorologique annexée à un poste de radio.

Le navire ne resta qu'une couple d'heures au large de Résolution; le temps de permettre à l'hélicoptère du bord d'aller porter et recueillir le courrier, au policier de la gendarmerie royale de faire son inspection annuelle, au médecin d'examiner les esquimaux et au dentiste d'arracher quelques dents.

L'aspect géographique de l'île n'est pas bien difficile à décrire. Du sable et des rochers jaunâtres, piqués ici et là d'immenses blocs de glace turquoise abandonnés par la marée descendante, des pics rocheux perçant la brume qui les entoure, un peu de neige et un peu de mousse verte, voilà Résolution. À quelques exceptions près, toutes les terres du nord se ressemblent. La monotonie du paysage est rarement rompue.

Le C.D.Howe visita ensuite Lake Harbour. C'est en nous rendant à ce poste que nous avons traversé notre premier champ de glace. Ce sont les champs de glace qui rendent la navigation si lente et si difficile dans les eaux polaires. Le brise-glace doit avancer lentement, se faufiler entre les amas de glace trop dure, tâter du nez avant de se risquer, arrêter, reculer, avancer; il nous est même arrivé de passer des nuits entières, immobilisés dans la glace et attendant que le jour se lève pour chercher un passage.

Dans ce champ de glace près de Lake Harbour, nous avons fait de bonnes rencontres. Les loups-marins abondent dans la région; aussi nous en avons rencontrés plusieurs qui se reposaient le ventre en l'air ou qui préféraient se baigner dans les flaques d'eau douce que la pluie avait déposées sur les glaces. Nous aperçûmes aussi un ours blanc dont le sommeil avait été troublé et qui détalait à toute vitesse, le derrière en l'air. Lui le roi du nord! Quelle disgrâce!

C'est généralement dans les champs de glace que l'on rencontre les ours polaires. Plus rares sont ceux que l'on voit nageant en eaux libres ou à la dérive sur un iceberg. Mais cela arrive. Un vieux marin m'a raconté que le C.D.Howe, de retour de son voyage au nord en 1958, avait rencontré un ours seul, sur un petit iceberg, au large des côtes de Terre-Neuve. Le courant l'entraînait vers le sud. Il avait peut-être décidé d'aller passer l'hiver en Floride.

Le C.D.Howe est ni plus ni moins le navire-hôpital du nord. C'est pourquoi il visite le plus grand nombre de postes possibles durant l'été. À chacun de ces postes tous les esquimaux sont conviés à bord où on leur fait passer un examen médical complet. Ceux dont l'état de santé est jugé insatisfaisant sont gardés sur le navire et ramenés à Montréal.

Mais en plus des médecins et des garde-malades le semi-brise-glace a à son bord des ingénieurs hydrographes qui sont chargés de l'établissement des cartes marines dans les eaux entourant les postes visités.

La troisième tâche du C.D.Howe est le ravitaillement de ces postes. Voici quel est l'emploi du temps durant le séjour du navire à une station. Le travail se poursuit jour et nuit, car le bateau doit repartir le plus vite possible. Aussitôt que l'ancre est jetée, les barges de débarquement sont descendues à l'eau et commencent à faire la navette entre la rive et le bateau, transportant des victuailles, des barils d'huile, enfin tout ce qui est au poste. Pendant ce temps, les hydrographes arpentent les eaux environnantes dans leurs canots-automobiles tandis que les esquimaux rangent le long du navire leurs chaloupes propulsées par un vieux dix forces dont les parties essentielles sont retenues entre elles par du fil de fer d'occasion.

Les esquimaux se précipitent immédiatement à la cantine où ils font leur provision de bonbons et de "chewing gum". Ordinairement les esquimaux dépensent à la cantine tout l'argent qu'ils ont sur eux. Ensuite ils furent partout à travers le navire. Dans tous les coins on rencontre des grosses faces brunes, souriant à pleine dents (blanches pour les hommes et jaunes pour les mâcheuses de peaux) et des cheveux noirs et grasseyés émergeant des "parkas" aux couleurs vives. Les médecins peuvent faire passer jusqu'à deux cents examens à une seule station. Le travail terminé on renvoie les esquimaux chez eux et on rentre les barges et les canots- automobiles. Et tandis que le chef-ingénieur s'affaire aux machines, le "chef-steward" et ses hommes parcourent les couloirs avec des bouteilles de purificateur d'air. Mais la senteur de graisse de loup- marin demeure longtemps après le départ des propriétaires.

Cape Dorset se trouve sur les Terres de Baffin, au nord de la pointe ouest de la province de Québec. Ce fut le premier village d'importance que nous avons visité. Il est situé bien au fond d'une petite baie entourée de montagnes. Les blancs et les esquimaux à l'aise y vivent dans des maisons préfabriquées, ou, pour les seconds dans des iglous en laine minérale. Par contre, on y rencontre beaucoup de tentes à plan familial réunissant sous un même toit de 25 pieds carrés grand-papa de 35 ans, grand-maman qui n'a plus de dents, la tante Pullalek, le père de 15 ans, sa femme de 14 et leur fiston de 4 mois.

Un soir, Ted, Bill, Mike, Don, et moi avions décidé d'aller visiter le village. Un esquimau s'offrit à nous conduire à terre dans son canot pour la modique somme d'un paquet de cigarettes. Le C.D.Howe était ancré à environ un mille de la côte. Après seulement dix minutes d'efforts, l'esquimau réussit à faire démarrer le moteur de son canot. Le hors-bord n'avancait certes pas vite, mais au moins il avançait. Or nous n'avions pas fait le quart du trajet que le moteur se mit à tousser et après quelques instants s'arrêta net. L'esquimau joua au mécanicien, jeta une couple de pièces inutiles par- dessus bord, mais sans résultat. Puis il nous confia alors des avirons et des bouts de rames cassées, et nous encourageant de ses "hi...i...i", il s'assit confortablement dans le fond de son embarcation, tandis que nous amenions le hors-bord à terre. C'était la première fois que nous mettions les pieds à terre depuis notre départ de Québec.

Après la visite du village nous nous lançâmes à l'assaut d'une des montagnes qui l'entouraient poussés par la curiosité de savoir ce qu'il y avait de l'autre côté. Après une heure d'escalade au milieu des roches et de la neige, nous atteignîmes notre but. Le spectacle en valait la peine, car le paysage, franc pôle nord ne fut pas du tout décevant. De nombreuses montagnes, que les feux du soleil de minuit rendaient multicolores, remplissaient l'horizon; et dans la direction du détroit d'Hudson, la mer s'enfonçait dans les terres en d'innombrables fjords baignés de calme et de tranquillité. Nous ne savions plus si c'était le Canada ou la Norvège qui s'offrait à nos yeux.

Revenant au village nous rencontrâmes deux jeunes esquimaux transportant un loup-marin qu'ils venaient de tuer. L'un d'eux répondit à nos questions dans un anglais douteux. D'après ce que nous avons compris, ils l'avaient tué sur la plage où nous avions débarqué. Imitant ensuite la démarche du loup-marin, notre jeune ami nous expliqua que si ces bêtes sont presque invincibles dans l'eau, elles sont très vulnérables sur la terre ferme où elles ont beaucoup de difficulté à se mouvoir. Ils avaient donc repéré celui-ci sur la plage et c'avait été un jeu d'enfant pour eux de l'abattre.

À Cape Dorset, les activités artistiques ne manquent pas. Le soir de notre visite, nous avons été à même de le constater. Nous avons d'abord assisté au concert quotidien que donne la gent canine du village, et ensuite, à une danse populaire.

Chaque esquimau attache près de sa tente les sept ou huit chiens qui lui appartiennent. Pour éviter les batailles, il les enchaîne solidement loin les uns des autres. Les chiens ne sont presque pas nourris par leur maître, et la faim excite constamment leur sournoiserie et leur cruauté. L'officier de la gendarmerie royale en charge de Cape Dorset nous a raconté qu'une semaine avant l'arrivée du C.D.Howe, des chiens avaient dévoré une petite fille de deux ans qui s'était aventurée au milieu d'eux.

Nous nous trouvions au beau milieu du village lorsque le concert de chiens a débuté. Tout d'abord, une des bêtes a lancé un long et plaintif hurlement auquel les autres ont aussitôt répondu. De tous les côtés du village, les plaintes s'élevaient, plus effrayantes les unes que les autres. Nous n'étions pas rassurés du tout, et il y avait de quoi. On aurait dit que nous étions sur le point de nous faire attaquer par une horde de loups affamés. L'ambiance n'avait rien à envier à un film d'horreur.

Le concert n'était pas complètement terminé lorsque nous nous sommes rendus à l'école au village. C'était là que devait avoir lieu la danse populaire.

Nous sommes arrivés au moment où l'institutrice appelait les danseurs. Elle se tenait à la porte de la bâtisse et secouait violemment une grosse cloche. De tous les côtés du village, hommes, femmes, enfants, tous sans exception, répondaient à l'invitation.

L'école ne contenait qu'une salle de classe, et c'est dans cette salle que tout le monde s'entassait. C'était à se demander s'il y aurait de la place pour danser. Les vieillards se camouflaient dans les coins et les enfants s'accroupissaient un peu partout. Au fond, sur une petite tribune, un esquimau à lunettes (le seul que j'ai rencontré dans tout le nord), malmenait un vieil accordéon.

Puis on forme les couples. Un de mes copains et moi rejoignons le groupe des danseurs qui, après de longues hésitations, répond à l'appel du maestro.

L'institutrice m'avait averti que les esquimaux sont extrêmement susceptibles et que pour ne pas les insulter, il me fallait terminer la danse si je la commençais; sinon, ils croiraient que leur danse ne m'amuse pas. Je savais donc à quoi m'en tenir.

La danse esquimaude ressemble énormément à une danse carrée, avec cette exception que son rythme est un peu plus rapide et que dans sa chorégraphie, les hommes ne doivent jamais cesser de gigner durant toute la durée de la danse.

Au lieu de cinq minutes comme je m'y attendais, la danse dura un peu plus de trois quarts d'heures, chaque danseur devait recommencer toutes les figures avec une nouvelle partenaire. Au bout de quinze minutes je mourais de chaleur et de fatigue: la senteur de graisse de loup-marin rendait l'atmosphère de la salle suffocante. Malheureusement, je n'étais pas aux bouts de mes peines: j'eus, pour satisfaire aux exigences de la chorégraphie, à exécuter un solo au milieu du cercle. Je crois que Cape Dorset n'a jamais tant ri. Les jeunes battaient des mains tandis que les vieux me pointaient du doigt et m'encourageaient de leur "Hi i i... traditionnel. Oh! Quelle nuit.

Après Cape Dorset, le C.D.Howe visita Sugluk et Ivugivik, deux petits postes situés sur la pointe nord de la province de Québec. Ensuite, il descendit dans la baie d'Hudson, toujours en longeant les côtes du Québec, et jeta l'ancre devant Port Harrison.

Cape Dorset, Sugluk et Port Harrison sont des endroits tout désignés pour les amateurs de sculpture esquimaude. Pour ma part, j'ai rapporté de chacun de ces postes un spécimen de sculpture en pierre de savon. La couleur de la pierre varie avec les endroits. Ainsi, celle de Cape Dorset sera noire ou grise, celle de Sugluk, blanche et celle de Port Harrison, verte.

Nous pouvons obtenir ces sculptures de deux façons; soit en les achetant aux magasins de la compagnie de la Baie d'Hudson, soit en nous les procurant directement des esquimaux. Cette dernière méthode, étant la plus économique, est la plus populaire.

Plutôt que de les vendre, l'esquimau préfère échanger ses sculptures. Cigarettes, "chewing-gum", vieux bijoux et vêtements usagés sont des articles qui excitent ordinairement sa convoitise. L'esquimau n'est pas exigeant, mais les vieux marins disent qu'on n'a plus les esquimaux qu'on avait. Dans le temps, disent-ils, le paquet de gomme à mâcher était plus populaire qu'aujourd'hui.

Aussitôt le déchargement terminé à Port Harrison, le C.D.Howe leva l'ancre et entreprit la traversée de la baie d'Hudson.

À Churchill, un spectacle différent de ceux que nous avons eu jusqu'ici nous attendait. Churchill n'est pas un poste mais bien une véritable ville, avec ses rues, sa gare, son port, etc... Les deux mille habitants de la ville sont pour la plupart des indiens et des métis. Ceux-ci travaillent, soit au port, ou soit à l'usine où l'on dépèce les petites baleines blanches que l'on capture à l'entrée de la rivière Churchill.

Le C.D.Howe demeura trois jours au port. J'eus donc la chance de bien visiter la ville. Churchill est une drôle de ville. Les édifices modernes contrastent avec les taudis de la plupart des habitants. Les élévateurs à grain, le bureau de poste, le magasin de la compagnie de la Baie d'Hudson, le centre des loisirs, l'hôtel, l'école, sont des édifices qui rivaliseraient très facilement avec ceux de nos villes. Par contre, les maisons des indiens et des métis font réellement pitié. C'est à se demander si nous n'assistons pas à un retour progressif à l'âge des "wigwams."

À Churchill, le C.D.Howe s'était ravitaillé en provisions de toutes sortes. Il entreprit ensuite la seconde partie de son voyage

Le navire cingla vers le nord, visita Coral Harbour et Nottingham et refit en sens contraire la traversée du détroit d'Hudson. Ensuite il doubla la pointe sud des Terres de Baffin et entreprit de se rendre à Résolutive Bay en longeant les côtes de ces terres.

Un fort vent du nord-est soufflait alors et avait entassé toutes les glaces du détroit de Davis et de la baie de Baffin le long des côtes. Le C.D.Howe fut donc obligé de faire un long détour qui l'amena à proximité du Groenland. À ce moment nous avions perdu tout contact familial avec le sud. L'anglais ne se faisait plus entendre sur les postes de radio du bord. A intervalles irréguliers le russe ou le danois le remplaçait.

Le voyage entre Nottingham Island et Résolutive Bay dura au-delà de dix jours. Ce fut le plus long temps que nous ayons enregistré pour parvenir d'un poste à un autre. Ce fut aussi durant ce voyage que le C.D.Howe franchit le cercle arctique.

Ce fut le sept au soir qu'eut lieu la traditionnelle fête en l'honneur de ceux qui franchissaient pour la première fois le soixante sixième parallèle. L'équipage et les passagers organisèrent, dans leurs locaux respectifs, leur tribunal que présidait dignement le roi de l'arctique lui-même.

Ce soir-là, j'étais en devoir dans le salon des passagers: c'est à dire qu'en tant que garçon de table j'avais pour mission de fournir les rafraichissements, ou plutôt les réchauffants.

Le mécanicien de l'hélicoptère, un gros bonhomme jovial, s'était déguisé en roi morse et présidait la fête. Chaque passager était amené devant lui pour présenter ses hommages. Ensuite le roi donnait à chacun un châtiment pour avoir osé franchir les frontières de son domaine. Si la personne accomplissait convenablement la pénitence qui lui était décernée, elle se voyait remettre un certificat attestant qu'elle avait, à ce jour, franchi le cercle arctique.

Le tribunal de l'équipage était beaucoup moins solennel et plus expéditif. Ma comparution en cours avait été décrétée, et on attendait que je sorte du salon des passagers pour régler mon compte. Au petit matin lorsque mon travail fut terminé, deux colosses se saisirent de moi et en moins d'une minute, malgré mes protestations énergiques, j'étais assis sur le banc des accusés.

L'ambiance de la salle où siégeait le tribunal n'était pas très rassurante. Près de moi un jeune matelot cuvait son vin sans paraître remarquer qu'il avait un pied peinturé en vert et l'autre en jaune: un autre essayait en vain d'empêcher ses camarades de lui enduire la figure d'une épaisse couche de mélasse; deux étudiants revenaient de la salle de bain où on les avait précipités tout habillés sous une douche froide. Soudain quelqu'un cria mon nom.

Lorsque j'eus présenté mes respects à monsieur le juge, un accusateur déclara que dans la nuit de telle date à telle j'avais en fermant la porte de ma cabine réveillé monsieur Untel. Monsieur le juge m'invita ensuite à présenter ma défense. Je me préparais donc à prononcer un discours digne du meilleur rhétoricien et propre à émouvoir les cœurs les plus durs. Mais avant que je n'aie eu le temps de placer un seul mot, le maillet présidentiel s'abaissa, monsieur le juge s'envoya un autre petit coup derrière la cravate et passa à l'affaire suivante. Moi, j'étais déjà en route avec mes bourreaux, pour la salle des douches.

À ma grande surprise, on nous rappela, Monsieur le juge, sans doute pressé par les éminents personnages de sa cour, avait changé d'idée. Ma sentence subit une commutation. Les estomacs, aigris par toutes ces brimades, criaient famine. On me condamna donc cette fois à aller trouver le chef "steward" et à lui demander d'accorder un "lunch" aux matelots. Si j'échouais dans la mission qui m'était confiée, on me jetait sans merci dans la douche.

Cette fois-ci, j'eus le temps de prononcer un discours pathétique, qui, à ma plus grande joie, me sauva de la douche.



Resolute Bay est situé sur l'île Cornwallis, complètement au nord-ouest des terres de Baffin. Le C.D.Howe y avait pour mission de servir d'hôtel pour débardeurs.

Resolute Bay est une base de l'aviation royale canadienne. Le personnel est canadien et le matériel dont celui-ci se sert est américain, "made in U.S.A.". Au mois d'août de chaque année, tout ce qui est nécessaire à la vie de la base, et qui ne se transporte pas ou mal par avion, arrive par bateau. Le déchargement doit se faire vite, car la baie n'est libre de glaces que durant un court laps de temps. Aussi, toute l'énergie d'une opération de temps de guerre est déployée.

Le brise-glace d'Iberville arrive dans la baie de Resolute avec le cargo et le bateau-citerne qu'il a escortés depuis Montréal. Le C.D.Howe et le McLean l'y attendent déjà. Le cargo et le bateau-citerne s'approchent le plus possible de la rive tandis que les cent débardeurs qui sont venus de Montréal à bord du d'Iberville sont transférés par hélicoptère sur le C.D.Howe. Les débardeurs logent dans le département des esquimaux. Pendant ce temps, ceux-ci font du "camping" sur les immenses plages de Resolute. Puis le d'Iberville s'en va vaquer à des occupations plus pressantes et le travail de déchargement commence.

Les débardeurs, les matelots du C.D.Howe, du Mclean, du cargo et du bateau citerne, sont divisés en deux groupes qui travailleront douze heures par jour chacun, l'un le jour, l'autre la nuit. Les barges de débarquement sont amenées près du cargo, et on y charge les grues mécaniques et les camions qui serviront au transport. Enfin le travail commence pour de bon. Les barges font la navette entre le cargo et la terre, les grues transfèrent les caisses et les barils dans les camions et ceux-ci vont livrer le tout à la base.

Durant les mois d'été à Resolute Bay, le soleil luit vingt- quatre heures par jour: ce caprice de l'astre solaire aide énormément le travail de déchargement. Il n'y a aucune disposition spéciale à prendre pour le travail nocturne, le soleil de minuit se chargeant de l'éclairage.

Il est assez intéressant d'observer la course du soleil dans les régions entourant le pôle nord. À Resolute Bay, par exemple, vers neuf ou dix heures du soir, nous constatons que l'astre déclinait rapidement, comme s'il allait se coucher. Puis, il se ravisait et se contentait d'onduler en suivant la ligne de l'horizon. Je n'avais jamais vu et je crois que je ne reverrai nulle part ailleurs un spectacle d'une majesté si pure. Il me serait impossible de décrire exactement la beauté de tous ces feux qui, chaque nuit, étincelaient sur les glaces et jouaient dans les eaux froides de la baie. Enfin, vers deux ou trois heures du matin, le soleil reprenait de l'altitude et une nouvelle journée commençait.

Malheureusement, la température ne fut pas toujours aussi clémente. Dix jours durant le travail de déchargement fut complètement suspendu. D'abord, un vent violent s'abattit sur la baie et obligea les barges à rester amarrées le long des navires. L'une d'elles, poussées par une lame, défonça le bastingage du deuxième pont du C.D.Howe. Le McLean avait de la difficulté à rester ancré en place. Au bout de cinq jours, enfin, le vent cessa; mais le déchargement ne put recommencer. Les approches de la rive étaient encombrées par les glaces que le vent avait amenées dans la baie. Il fallut attendre encore cinq longs jours.

Enfin, un matin, tout était terminé. Le cargo avait repris ses grues et ses camions, le C.D.Howe, ses esquimaux, et les débardeurs étaient dans l'avion qui devait les ramener à Montréal.

Dans le nord, les rencontres que l'on peut faire sont des plus inattendues. Ainsi, en sortant de la baie de Resolute, nous rencontrâmes, à notre plus grande surprise, un sous-marin. Qu'est-ce qu'un sous-marin peut bien faire dans les eaux polaires? C'était la question que la plupart se posaient. Certains même parlaient de Russes et d'espionnage. Enfin, des nouvelles de la radio vinrent calmer les esprits en annonçant qu'il s'agissait tout simplement d'un sous-marin atomique, le Sea-Dragon, made in U.S.A., qui se préparait à répéter les exploits du Nautilus, en se glissant sous la calotte polaire.

Le C.D.Howe alla ensuite rejoindre le d'Iberville à Arctic Bay, poste situé sur l'extrême pointe nord des terres de Baffin. Un tout petit village, construit au fond d'une petite baie entourée d'immenses montagnes, voilà Arctic Bay. Après le ravitaillement du poste et l'examen des esquimaux, le C.D.Howe se prépara à recevoir du carburant de la part du d'Iberville. On fit aborder les deux navires et, tandis que les pompes faisaient tout le travail, les équipages se rendaient des visites d'amitié.

C'est à Arctic Bay que je quittai le C.D.Howe pour de bon; ma demande de transfert avait été acceptée. Donc, après avoir fait mes adieux à tous mes camarades, je transportai mes pénates sur le d'Iberville qui devait me ramener à Québec.

Le d'Iberville descendit directement à Québec. Une seule fois, à Cape Dyer, sur la ligne du cercle arctique, il s'arrêta. Ce fut afin de donner du carburant au McLean qui devait demeurer plus longtemps dans le nord.

Avec le C.D.Howe, qui maintenant continuait ses visites, j'avais laissé mon travail de garçon de table. Sur le d'Iberville, j'étais inscrit au nombre des matelots. Mon travail consistait en grande partie, soit à laver les ponts, soit à peindre. Peindre, d'accord; mais peindre sans expérience, en pleine mer. Je n'ai pas compté les heures passées à la salle des douches, à me dépeindre.

Puis un beau jour, le d'Iberville doubla l'île d'Anticosti et s'engagea dans le fleuve. Mon voyage s'achevait. Le lendemain matin, appuyé sur la brosse avec laquelle j'étais supposé laver les ponts, je regardais avec anxiété les rives de plus en plus étroites du fleuve qui défilaient trop lentement à mon goût. Enfin, l'île d'Orléans fut dépassée. Voici Québec, avec son port, ses parents, ses amis. Deux mois et demi s'étaient écoulés depuis que je l'avais quitté.

Paul-André Cloutier
par d.c.

P.-A. Cloutier

RÉSUMÉ

En 1960, j'étudiais au Collège des Jésuites dans la ville de Québec. Mon père, qui travaillait dans le domaine maritime après ses années de services dans la Marine royale du Canada, arrive un jour à la maison et m'annonce que comme mes cours se terminent le 24 juin, il y a une place pour moi à bord du brise-glaces C.D. Howe en rade au port de Québec avant son départ prochain pour l'Arctique. J'étais super enchanté de cette nouvelle qui me garantissait un bel emploi d'été alors que ma mère se désolait de devoir se séparer pour quelques mois de son fils adoré qui allait suivre la voie tracée par son mari de marin.

Et c'est ainsi qu'en décembre 1960, alors âgé de 17 ans, j'ai rédigé le récit de mon voyage au Grand Nord, récit qui fut publié la même année dans le journal scolaire Le Garnier, le journal du Collège des Jésuites.

Paul-André Cloutier, septembre 2023