

Voyages

A BORD DU "PIE XI"

C'est grâce à ce petit bateau, le « Pie XI », que j'ai pu réaliser, en partie du moins, un des rêves de ma vie. Combien de fois, en effet, penché sur une carte du Canada, n'avais-je pas, tout émerveillé, songé à ces vastes terres inhospitalières constituant les Territoires du Nord-Ouest, le Labrador et le Nord canadien ! Comme fasciné, j'avais senti naître en moi un immense désir de visiter un jour ces contrées lointaines et mystérieuses. bercé par cet espoir, je regardais le temps fuir, sans détourner un instant les yeux de mon but, lorsque, au printemps de 1933, par un heureux hasard, se présenta une occasion unique de mettre mes projets à exécution. En effet, on m'offrait aimablement de monter, à titre de voyageur-marin, sur un petit bateau à destination de ces pays, objets de mes rêves d'enfant, alors que je dévorais les récits des voyages d'aventures faits dans les régions arctiques ou antarctiques. Mais, l'avouerais-je, au premier abord, j'hésitai, obéissant à cet instinct contradictoire qui nous porte à préférer le rêve à la réalité. Ce ne fut qu'une hésitation passagère, et, m'étant aussitôt ressaisi, je m'empressai de régler tous les détails préliminaires avec les intéressés et décidai de faire partie, avec un jeune ami, de l'équipage de la goélette de S. E. Monseigneur Arsène Turquetil, O. M. I., l'évêque du Cercle polaire, dans son aventureux voyage aux postes lointains de Chesterfield Inlet et de Churchill.

Le « Pie XI »

D'abord, voici un bref historique de cette goélette, des circonstances qui ont amené son achat et du noble emploi auquel l'évêque du Cercle polaire la destine. La dépression, qui depuis plus de quatre ans nous étreint de sa main de fer, ayant diminué sensiblement les revenus de tout le monde, les aumônes des fidèles aux œuvres missionnaires sont devenues si restreintes que le travail des missions s'en trouvait

compromis. Mis en face de cette réalité, d'autres auraient peut-être suggéré de fermer quelques missions. Monseigneur Turquetil, lui, savait bien que fermer des postes, ce serait perdre le fruit de longues années de sacrifices, de dévouement apostolique, et renoncer aux résultats obtenus au prix de la santé et de la vie même des missionnaires. C'eût été un recul et il voulait aller de l'avant.

A la suite de mûres réflexions, l'évêque du Cercle polaire trouva la solution au problème financier de ses missions. Il s'était successivement mué en menuisier, pêcheur, marin ; pourquoi ne deviendrait-il pas armateur ? Puisque le prix du transport par bateau absorbait une trop grande part de ses faibles ressources, pourquoi n'aurait-il pas son propre bateau ? Pendant trois ans, il se forma au métier à bord du « Thérèse », barque de 10 tonnes, faisant 2.500 à 3.000 milles chaque été. Il pouvait maintenant songer à acquérir un vaisseau.

Après bien des recherches, il trouva à La Have, Nouvelle-Écosse, une goélette de 67 pieds de longueur et de 17 de largeur jaugeant 34 tonnes, munie de 4 voiles et de 2 moteurs de 20 c. v. chacun. Le « Brigdet and Freeman », enregistré au port de Saint-Jean de Terre-Neuve, fut bientôt inscrit au ministère de la Marine sous le nom de « Pie XI ». La mission avait son bateau.

Restait à préparer l'expédition ; on mit le petit navire dans le bassin de radoub et on le couvrit de « bois de fer » à sa ligne de flottaison, pour le protéger contre les glaces qu'il pourrait avoir à traverser. On le munit d'une ancre et d'une chaîne de sûreté. On y installa l'électricité, un appareil de sans-fil, qui permettrait d'obtenir des stations du Gouvernement les renseignements nécessaires en cas de brouillard, de champs de glace, d'affolement de la boussole, etc. Remis à l'eau, il reçut sa cargaison ; un wagon de marchandises entra dans ses cales.

Le départ

Le 13 juillet 1933, le « Pie XI », toutes voiles au vent, moteurs ronflant, arborant avec fierté le drapeau papal, quittait Halifax pour sa destination : Chesterfield Inlet et Churchill. Sept personnes en tout, équipage et passagers, se trouvaient à bord : le P. Arthème Dutilly, O. M. I.,

représentant de Monseigneur Turquetil et, en plus, sans-filiste et assistant-mécanicien ; le capitaine G.-N. Pentz, vieux loup de mer ; son frère Norman, second ; son fils Everett, cuisinier ; George Ernst, mécanicien ; Alfred Mahoney, étudiant au High Scholl d'Arcy McGee, de Montréal, et l'auteur de cet article.

Dès notre sortie du bassin d'Halifax, une brise plutôt forte gonfla nos voiles et nous porta à pleine vitesse vers North-Sydney, où nous dûmes arrêter pour réparer un tuyau. Mais, à quelque chose malheur est bon ; nous en profitâmes pour voir le pays et refaire notre plein d'essence et d'huile, les moteurs consommant indifféremment l'une ou l'autre de ces substances. Après cette escale forcée, nous mîmes le cap sur Belle-Isle. Nous avions compté sans la brume et la glace. Ces deux éléments nous causèrent des ennuis assez sérieux, et ce n'est qu'après maintes difficultés que nous parvîmes à franchir le détroit, laissant derrière nous les côtes désolées et accidentées de Terre-Neuve. Nous aperçûmes alors le phare du cap Norman, que nous dépassâmes bientôt, et, six jours après notre départ d'Halifax, nous entrions, l'après-midi du 19 juillet, dans le premier port du Labrador, Battle Harbour, pour y passer la nuit.

Battle Arbour

Ce premier arrêt nous permit de prendre contact avec les beautés naturelles de cette contrée sauvage et avec la vie plutôt pénible des pêcheurs de la côte. Battle Harbour est un pauvre village de pêcheurs. Quel triste et morne pays, surtout sous la brume et la pluie glaciale ! Imaginez de misérables maisons de bois accrochées au flanc des montagnes, battues par tous les vents, petites et si basses que l'on ne parvient à y pénétrer qu'en se courbant. Mais il y a compensation à tout, et, si l'aspect de ces bicoques est triste, on est agréablement surpris de l'amabilité de ceux qui les habitent. Vu leur isolement, ils aiment beaucoup à recevoir des visiteurs, qu'ils viennent de Terre-Neuve ou du Canada. Tous, compatriotes ou non, sont les bienvenus. Battle Harbour appartient à Terre-Neuve ainsi que tout le Labrador. Ce n'est qu'après le cap Chidley que nous serons de nouveau en pays canadien. Mais on nous reçoit en amis.

La population de Battle Harbour ne dépasse guère 150 personnes. Elle se compose surtout d'Anglo-Saxons de Terre-Neuve et de quelques Irlandais, ces derniers catholiques pour la plupart. Battle Harbour est un des plus importants postes de pêche établis le long de la côte du Labrador. Le poisson s'y vend en grande quantité. Une compagnie de Terre-Neuve l'achète, le prépare sur place et le dirige vers Saint-Jean. Battle Harbour possède un entrepôt de sel ; de nombreux bateaux de pêche viennent s'y approvisionner, ou reçoivent leur approvisionnement en haute mer. Le port, difficile d'accès mais bien protégé contre les vents du large, présente cette particularité fort appréciable qu'il est possible de s'y procurer de l'eau fraîche et même certaine quantité de combustible, en cas de nécessité.

Toute l'activité de la colonie s'exerce sur la pêche ; la pêche domine tout ; on ne rêve et ne parle que de poissons !

A propos de pêche à la morue, voici la première expérience que nous avons faite : nous venions de quitter North-Sydney ; le capitaine voulait avoir du poisson frais pour déjeuner (il était 4 heures). Rien de plus facile : il jette à l'eau un gros hameçon double, le « jigger », laisse dérouler de 50 à 60 pieds de corde, agite l'hameçon de haut en bas et remonte une magnifique prise, une pièce de 25 à 30 pouces de longueur, qui bondit sur le pont en lançant des reflets argentés.

Quelques instants après, nous jouissions d'un repas excellent et peu coûteux.

Il semble que certaines familles soient établies à Battle Harbour depuis 2 ou 3 générations.

Battle Harbour avait un petit hôpital, qui fut rasé par un incendie, en même temps que le magasin général et le bureau de poste il y a 2 ou 3 ans. On a senti le besoin de rebâtir ces derniers édifices, mais il est à regretter qu'il n'en ait pas été de même pour l'hôpital, car, comment parer aux coups éventuels de la maladie dans un poste si isolé ? En cas d'urgence, on peut bien, il est vrai, télégraphier au médecin de Saint-Anthony. S'il est là, si la mer est belle et si aucun contretemps n'arrête le canot-automobile, le docteur arrive 5 ou 6 heures après. Mais les retards doivent être assez fréquents.

On trouve aussi, à Battle Harbour, un temple épiscopalien et une école élémentaire où, pendant la saison morte, on apprend aux enfants les rudiments de la langue anglaise. Mais durant la saison de pêche, tous, jeunes et vieux, sont à la

morue. Ce genre de vie est bien pénible. Le menu du jour se compose à peu près exclusivement de poisson ; la provision de pain et de pommes de terre n'est pas toujours assurée. Il est vrai qu'en certains endroits du moins le sol est riche, noir, collant, et produirait bien, semble-t-il, certains légumes, comme les radis, les choux, les betteraves, etc., mais la culture n'est pas chose facile pour ces gens et, voudraient-ils en faire, ils manquent complètement d'entraînement pour ce genre d'occupation. La pêche absorbe tout leur temps. La femme elle-même, après avoir vaqué aux soins du ménage, doit voir à l'entretien des agrès de pêche. Je ne sais si je me suis trompé, mais il m'a semblé voir, dans les yeux de ces pauvres déshéritées du sort, quelque chose comme un reflet d'amertume à l'endroit de ces pays si durs, où la vie apporte si peu de compensations. Tout le monde, en effet, est en lutte continue contre le froid, la mer, la solitude. Si la vie est remplie de difficultés pour les hommes, elle l'est davantage pour les femmes, car, à part la charge à peu près exclusive de la famille, elles doivent assumer celle des travaux les plus pénibles, sans compter qu'elles ne sont l'objet d'aucune indulgence de la part de leurs maris, qui affectent à leur égard un air de maîtrise et de supériorité inexorables. Le féminisme est inconnu à Battle Harbour !

L'élevage des chiens se fait sur une assez grande échelle et donne de jolis bénéfices. En fait d'animaux domestiques, nous n'avons vu que deux chèvres ; aussi importe-t-on une grande quantité de lait évaporé.

Pour le naturaliste, Battle Harbour offre un vif intérêt à cause de ses formations géologiques. Les rochers qui forment les assises du groupe des îles de Battle Harbour, appartiennent au précambrien. Aussi sont-ils arrondis, polis, comme usés sous l'action du grand glacier continental qui couvrit le Labrador, à l'époque glaciaire. On trouve de magnifiques gneiss sur les rivages des îles, ainsi qu'en de nombreux endroits environnant le port. L'altitude de ces îles ne dépasse guère 150 pieds, excepté à l'endroit culminant de la grande île Caribou, Black Head, où l'élévation atteint 200 pieds.

Nous employâmes la plus grande partie de la veillée à visiter, en compagnie du R. P. Dutilly et d'Alfred Mahoney, quelques familles de pêcheurs catholiques. Nous pûmes ainsi nous rendre compte « de visu » de la misère et des difficultés sans nombre qu'éprouvent ces pauvres gens. Acca-

blés de fatigues, mais heureux quand même de nos courses de l'après-midi et de la soirée, nous réintégrâmes domicile sur le « Pie XI », afin de tout préparer pour le départ fixé au lendemain et qui devrait être matinal. Le brouillard nous força de le remettre à dix heures. Ce contretemps, fâcheux en soi, nous permit d'aller faire quelques cueillettes de plantes et de roches dans les environs du port. Après avoir renouvelé notre provision d'eau et mis tout en ordre sur le bateau, par un beau soleil, nous quittions Battle Harbour, sans nous douter aucunement de l'imprévu qui nous attendait. Pendant la nuit, le vent soufflant avec force du large avait charrié et rassemblé à l'entrée du port un contingent de glaçons de toutes formes et de toutes dimensions qui se balançaient doucement sur les eaux. A la fin de juillet !

L'arrivée ou le départ d'un bateau dans ces régions n'est pas un mince événement. Aussi, quand nous levâmes l'ancre, toute la population, mettant de côté, pour la circonstance, ses occupations et ses soucis, était accourue pour saluer notre départ. Nous fûmes particulièrement touchés de la présence d'un certain nombre d'Irlandais, fixés sur une petite île, située juste à l'entrée du port et que nous avions été si heureux de visiter la veille au soir. Puis, toutes voiles dehors, sous les regards sympathiques et empreinte de curiosité des assistants, nous mîmes le cap sur Hawkes Harbour, où nous devons relâcher.

Hawkes Harbour

Sur le soir, après une journée entière de navigation, nous abordâmes, en effet, à Hawkes Harbour, minuscule poste de 2 ou 3 familles, dont une d'Indiens, et nous y passâmes la nuit. Ces quelques familles composent à peu près toute la population sédentaire de la localité, mais, en été, elles reçoivent l'appoint de 150 à 200 marins attirés par les avantages qu'offre ce port pour l'industrie de la pêche à la baleine. Les baleiniers ont là un magnifique établissement. Grâce à l'obligeance du gérant, un M. O'Brien, nous eûmes l'avantage malgré l'heure tardive, d'en visiter en détail tous les bâtiments ; M. O'Brien nous expliqua le fonctionnement des machines et nous exposa les opérations de dépeçage des baleines. Cet établissement, fermé en 1930, sans doute par suite de la crise, retrouvait, cette année-là, après avoir été remis

entièrement à neuf, son activité ancienne, comme, d'ailleurs, celui de Gready Island. Tous deux, administrés par la même compagnie, reprenaient leurs opérations. Chacun peut recevoir 200 baleines par saison. Le R. P. Dutilly, que le problème scientifique intéresse à un haut degré, après avoir pris de minutieuses informations sur les méthodes de capture de la baleine et les opérations de dépeçage, s'enquit du lait particulièrement riche de ce mammifère. M. O'Brien lui promit de lui en envoyer un échantillon dès que les circonstances le permettraient. En fait, un échantillon lui parvint à Oka venant de notre bienveillant cicerone, qui tenait ainsi sa promesse, mais le lait était dans un état pitoyable et ne put être utilisé que pour analyse bactériologique.

Ici, se place un événement de prime importance. Ce fut à Hawkes Harbour que nous fîmes connaissance avec les cousins, vulgairement dénommés « maringouins ». Le capitaine, son frère et moi, nous en avons assez souffert, lors des excursions que nous avons faites dans les régions de Moose Factory et de Churchill, pour savoir à quoi nous en tenir, mais pour les autres membres du personnel, ce fut une toute autre affaire. Le scepticisme avec lequel ils avaient accueilli nos avertissements tomba devant la multitude des moustiques. Ces cousins sont un vrai fléau ; si, un jour, on décide de coloniser d'une façon sérieuse les régions du nord, il faudra d'abord prendre les mesures efficaces pour les débarrasser de ces insectes dont la piqure est si malfaisante.

Après une aussi pénible expérience, nous n'éprouvions nul regret à quitter ces bords inhospitaliers. Nous partîmes de grand matin pour le port suivant, fidèles en cela à notre politique d'utiliser, dans la plus grande mesure possible, la lumière du jour pour nos déplacements. Force nous fut de relâcher à Gready Island pour réparer un moteur défectueux. Ce contretemps nous permit de visiter l'endroit dans tous ses détails.

Gready Island

Ce qui nous frappa en premier lieu, à Gready, ce fut la beauté du port. Quoique de dimensions restreintes, il peut très bien abriter une flotte de pêche de 20 à 30 bateaux.

Il est situé au milieu des îles qui constituent le groupe Gready, et c'est un des plus vieux postes de la côte du Labra-

dor. Sans doute à cause de ses avantages naturels, il semble avoir reçu depuis fort longtemps la visite des humains, comme l'atteste le vieux cimetière de l'endroit. Tout naturellement, en face de ces tumuli se posent les points d'interrogation suivants : un missionnaire catholique n'aurait-il pas séjourné ici de temps en temps ? qui était ce prêtre qui desservait cette « paroisse » en été ? Car ce vieux cimetière, aux tombes surmontées de croix et de symboles catholiques ne suppose-t-il pas la présence d'un ministre du Seigneur en ces lieux ? La petite clôture qui entoure le cimetière tombe en ruine ; les quelques tombes, une cinquantaine en tout, qui s'y trouvent, sont bien misérables. Sur deux planches de cèdre, qui gisent par terre, mais dont le bois porte encore les traces des inscriptions peintes, nous avons relevé ce qui suit :

To

*John Walsh who departed
this life,
August 26th, 1827.*

Joseph Tabb.

*Pt. Isaac Cornwall.
Sept. 18th. 181 ?.*

Seules ces deux tombes possèdent leurs épitaphes ; les autres ne se distinguent que par de petits pieux ou de petites croix de bois, hommage plus que modeste à la mémoire de ceux qui y reposent. Le cœur se serre à la pensée de leur isolement. Qui ira jamais les visiter ? Le pays est difficile d'accès et, de plus, on oublie si vite ceux qui sont tombés au loin !

Gready Island, comme nous le signalions plus haut, possède, pour la pêche à la baleine, une installation que l'on était en frais de remettre en bon état au moment de notre passage. Détail insignifiant en soi : non loin de l'usine, se trouve une grande construction qui sert au logement des hommes employés à la pêche, mais présente cette particularité d'avoir été construite presque sans clous, les « pièces » qui en forment la bâtisse n'étant pas clouées, mais tenues en place par des « queues d'aronde », comme on dit dans la province de Québec.

Comme Battle Harbour, l'île Gready constitue une base idéale de pêche. On prend au large et en grande abondance les espèces de poissons les plus répandues et les plus recherchées : le saumon et la morue. Ces deux espèces suffiraient

seules à assurer la prospérité du pays, si la pêche en était bien organisée.

Gready Island est aussi très intéressant au point de vue géologique. Les rochers qui forment les assises de l'île appartiennent, comme presque tous ceux de cette région, au précambrien, composé de roches millénaires, usées par le temps, arrondies et polies et formant parfois, comme c'est le cas pour la petite île Gready, des amoncellements qui impressionnent. Le point le plus élevé du groupe Gready est à 362 pieds au-dessus de la mer. On trouve à Gready une station de radio Marconi, qui se tient sans cesse en communication avec les postes du sud et du nord, tant pour transmettre les dépêches privées que pour renseigner les voyageurs sur l'état de la mer et de la température.

A la partie occidentale de l'île, la Providence a disposé un grand étang d'eau brunâtre, assez répugnante d'aspect, mais potable. Il ne faut pas être dédaigneux dans ces pays ; si, parfois, l'eau a une senteur douteuse ou une couleur peu rassurante, il faut en prendre son parti et se résigner à en boire quand même, faute de mieux. Cette couleur de l'eau tient à la nature du terrain et affecte moins sa qualité qu'on pourrait le croire au premier aspect.

Gready possède une flore des plus intéressantes. C'est un vrai bonheur de voir ces végétaux nombreux qui mettent un peu de verdure dans tous les endroits humides. De plus, partout sur le littoral, entre les pierres, sur les pierres même, poussent des saules tellement petits, qu'on leur donne le nom d'herbacés. Ailleurs, certains saules atteignent à peine 3 ou 4 pieds, quelques épinettes, tout au plus 4 ou 5 pieds de hauteur, brûlées qu'elles sont par les vents du nord qui retardent leur développement.

Nous avons aussi remarqué trois autres plantes susceptibles d'offrir un intérêt particulier. C'est d'abord la linaigrette, que les Anglais appellent « Cotton grass » (*eriphorum Schenckzeri*, Hoppe), et qui couvre de grandes étendues dans les endroits abrités, le long de la côte du Labrador. Cette plante a ceci de particulier que, parvenue à maturité, elle a ses graines enveloppées de masses cotonneuses et blanches, qui donnent aux lits de linaigrettes un aspect de tapis d'ouate.

Une autre plante est très utile, c'est le « pois indien », comme l'appellent les gens du pays (*lathyrus japonicus*, Pall, var *aleuticus* (Greene) (Fern.). C'est une petite plante de 4 à 5 pouces de hauteur, couverte de gousses, qui sont bonnes à manger quand elles sont vertes. Les pois, quoique petits, sont agréables au goût ; par des méthodes de culture appropriées, il serait sans doute possible d'améliorer cette plante et de lui faire produire de plus gros fruits.

Enfin, on rencontre de véritables champs de « catherinettes », qui couvrent de grandes étendues de terrain, et dont les fruits sont propres à la consommation. Il serait possible de leur faire produire des fruits plus gros et, partant, plus rémunérateurs.

Hopedale

Parmi les arrêts que nous avons effectués sur la côte du Labrador, nous devons mentionner ceux de Hopedale et de Nain, postes particulièrement importants, tant au point de vue du commerce des fourrures qu'au point de vue de l'évangélisation. A ces deux endroits, en effet, existent des missions moraves, dont les religieux, appelés Frères moraves, sont originaires d'une province située sur les confins de l'Allemagne et de l'Autriche, la Moravie. Une filiale anglaise de cette communauté les envoya au Labrador vers 1771. Pour rendre de plus grands services aux Esquimaux, ils étaient à l'origine mi-commerçants et mi-missionnaires, et avaient adopté une façon particulière de procéder en affaires. Ils achetaient des Esquimaux et Indigènes tous leurs produits, fourrures et poissons, leur en payaient une partie en marchandises indispensables pour le moment, puis, l'hiver venu, donnaient la balance, en effectuant les versements au fur et à mesure des besoins. Ainsi les indigènes se trouvaient toujours à l'abri de la nécessité. Inutile de dire que tous les échanges se faisaient en nature. Ce système fut en vigueur pendant de longues années, jusqu'au jour où la Compagnie de la Baie d'Hudson vint s'installer un peu partout dans le Nord et accapara à son profit les opérations commerciales. Dès lors les Frères moraves assumèrent le rôle exclusif de missionnaires et laissèrent à leurs rivaux celui de commerçants.

Les Esquimaux regrettent beaucoup le « bon vieux temps » où les missionnaires étaient une véritable providence,

car, comme tous leurs congénères, ils sont fort imprévoyants. Aussitôt qu'ils ont reçu le prix des produits de leur pêche ou de leur chasse, ils s'empressent de le gaspiller en achetant toutes sortes de choses inutiles ; une fois lestés de leur avoir, ils doivent emprunter jusqu'à la prochaine saison pour se procurer les denrées absolument nécessaires à leur subsistance. C'est le régime des dettes. Le système inauguré par les missionnaires moraves était à coup sûr mieux approprié aux mœurs des Esquimaux imprévoyants. Il les formait à penser au lendemain. On a reproché, paraît-il, aux Frères moraves d'avoir retiré des bénéfices de leur commerce avec les Esquimaux : il faudrait le prouver. Il est certain, en tout cas, que ces missionnaires firent beaucoup pour la conservation de cette race, jusqu'au jour où la grippe espagnole faillit l'éteindre complètement.

Hopedale est un poste sans prétention. On y remarque surtout l'édifice de la Mission morave, qui comprend la résidence et l'église. Celle-ci est une grande pièce nue, blanche à la chaux et d'une capacité d'environ 200 personnes. Elle contient un orgue plutôt ancien et un tableau — le seul qui orne les murs — représentant l'Agonie du Christ au Jardin des Oliviers. Tout au fond de l'abside se dresse une sorte de tribune d'où l'officiant adresse la parole à ses fidèles. La religion que l'on pratique à Hopedale, d'après les renseignements recueillis sur place, est un mélange de doctrines empruntées à différentes religions ; la foi au Sauveur domine et tient lieu de tout. Les livres de chant sont imprimés en caractères allemands et, fait remarquable, à peu près tous les Esquimaux peuvent les déchiffrer, car, en général, ils savent lire et écrire. Cette immense maison a, en outre, groupées ou isolées, de petites chambres servant de résidence aux gens de la mission, au télégraphiste, etc. On éprouve une sorte de soulagement à constater que chaque pièce est munie d'un poêle, appareil bien indispensable dans un pays où la belle saison elle-même comporte des jours plutôt froids.

La Compagnie de la Baie d'Hudson exploite un magasin à Hopedale, comme dans la plupart des postes de la côte, offrant en vente les articles indispensables à la vie. J'ai eu la surprise agréable de découvrir, en face de la Mission morave, de jolies fleurs, des pavots d'Islande, en pleine floraison au milieu de juillet. J'avoue qu'ils avaient l'air un peu dépaysés, et que leur étincelante pureté tranchait sur la mal-

propreté des maisons esquimaudes de Hopedale et des environs.

Nain

Nain a une population numériquement beaucoup plus importante que Hopedale. Elle est environ de 200 à 300 personnes. La compagnie de la Baie d'Hudson y possède un magasin, qui concentre les affaires de la petite ville; les Frères moraves ont construit là une grande église, dont le clocher présente une forme assez étrange. Leur première résidence, incendiée, a été remplacée par une construction qui se rapproche du type bungalow. Ce qui semble propre à Nain, c'est une forêt d'épinettes dont les plus beaux spécimens atteignent jusqu'à 30 pieds de hauteur, grâce à la protection fournie par les montagnes qui entourent la ville. On cultive quelques légumes qui viennent assez bien, à condition d'être protégés, au moyen de toiles, contre les vents et les froids. C'est également près de Nain que l'on trouve les plus beaux échantillons de cette magnifique roche, la « labradorite ».

Port Manvers

Après avoir quitté Nain, nous espérions continuer sans arrêt notre route, mais le brouillard nous força de relâcher à Port Manvers. Disons tout d'abord que l'endroit est magnifique, et est habité par une seule famille d'Esquimaux. Son port est remarquable et d'accès assez facile, mais seulement pour les bateaux de faible tonnage. L'eau est tellement limpide qu'on distingue parfaitement le fond marin à 40 ou 50 pieds. On se demande pourquoi, jusqu'à aujourd'hui, on n'a pas songé à établir un poste à cet endroit, car c'est le rendez-vous naturel des Esquimaux et des gens employés au sondage des eaux du Labrador pour le compte du Gouvernement britannique. Et puis, fait nullement négligeable, l'eau potable s'y trouve en abondance. Il est vrai que cette eau est un peu brunâtre, mais cela tient à la nature du terrain. Il y a toutefois l'inconvénient des moustiques, car en été, surtout lorsque la température est chaude et lourde, il faut s'attendre à faire face à Port Manvers, comme sur beaucoup d'autres points de la côte, à des nuages de ces insectes, vu la présence, dans les alentours du port, de multitude de

petits étangs fort propices à la propagation de cette engeance ailée.

Big Island

On a souvent fait la description de certains endroits du globe où les conditions de vie sont à peu près insupportables, tant à cause de l'inclémence du climat que de la désolation du pays. Nous abordâmes à un de ces endroits où la vie semble impossible, même avec la meilleure volonté du monde. Il s'appelle Big Island, grosse île de la baie Segluk. C'est probablement l'endroit le plus désertique de la côte, pourvu d'une végétation pauvre à l'excès, et affligé, à la fin de juillet, d'une température d'automne avancé. Figurez-vous, tout à la fois, une bise glaciale du nord, un brouillard épais, une mer houleuse, et vous reconnaîtrez que les approches de l'île étaient peu invitantes. En dépit de toutes ces circonstances, nous réussîmes à mettre pied à terre, mais, à notre grande déconvenue, ce n'est que dans les endroits protégés et abrités contre les éléments que nous pûmes découvrir une végétation; elle était tout à fait minuscule. De quelque côté que nous tournions les yeux, nous ne voyions que des amoncellements de neige et de glace; l'aridité et la sauvagerie la plus complète. Et pour ajouter à la désolation du spectacle, la pointe nord de l'île se termine par une sorte d'éperon rocheux de plus de 700 pieds de hauteur.

Le détroit d'Hudson

Mais nous n'en avons pas fini avec les sombres visions. Dans l'après-midi du premier août, nous nous trouvions à la hauteur du cap Chidley, renfrogné, solennel et grave, gardien impassible de l'entrée du détroit d'Hudson, et rien de bien riant n'apparaissait dans la nature environnante. A terre, vallons, crevasses étaient remplis de neige et, sur les flots, se berçaient de petits icebergs.

De l'avis unanime des navigateurs, le « Déroit » est le seul endroit dangereux placé sur la voie Europe-Churchill, si l'on s'y engage trop tôt. Et nous y entrions dix jours avant la date fixée par les compagnies d'assurances maritimes. Nous eûmes bien un peu de grosse mer, mais déjà nous avions le pied marin. Le vent avait éloigné de notre parcours presque toutes les glaces et notre voyage se

continua sans encombre jusqu'au cap Hope's Advance, où nous accostâmes le « McLean », brise-glace du Gouvernement. On ne saurait croire le bonheur qu'on éprouve de rencontrer des humains sur ces mers désertes. On s'interroge, on se communique les nouvelles, comme si on se connaissait depuis longtemps. On est si heureux qu'on cherche à faire plaisir.

Le 3 août, par une soirée froide, nous partons. Le « McLean » et le « Pie XI » se saluent en amis, et nous voilà voyageant vers la baie d'Hudson.

Chesterfield Inlet

Nous parcourons sans trop d'incidents la dernière partie du Détroit ; nous laissons dans le lointain les grandes fles de la baie : Coats, etc., nous traversons la grande mer intérieure par une brise violente, qu'ailleurs on appellerait tempête, et, dans la matinée du dimanche 13 août, nous jetons l'ancre en face de la Mission catholique de Chesterfield. Le ciel est bleu, le soleil chaud, l'atmosphère tout à fait invitante et hospitalière ; on dirait que la nature même s'est mise en frais tout exprès pour égayer nos esprits et nous faire mieux goûter la joie de l'arrivée. Le panorama est réellement beau : au fond de la baie, qui a la forme d'un fer à cheval bien ouvert, de l'ouest à l'est, on voit le poste de radio du Gouvernement, les casernes de la Gendarmerie, l'hôpital qui domine tout de sa masse imposante, la mission et le groupe des édifices de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Les drapeaux flottent partout au haut des mâts, aux poteaux d'antennes, sur les toits ; la mission est décorée. Le « Pie XI » est reçu avec honneur et joie. Il arbore le drapeau de la Marine marchande canadienne et le drapeau papal.

Les missionnaires oblats étaient heureux et fiers ce jour-là.

La bateau de la Mission vint nous rencontrer dans la rade et nous apporter le salut de tous.

C'est le P. Dutilly qui se chargea de nous présenter, Alfred Mahoney et moi, aux Pères et aux Frères venus à notre rencontre. Avec beaucoup d'amabilité et de finesse, il ne manqua pas de souligner qu'à nous trois, nous représentions les quatre grandes races qui ont peuplé le Canada : lui, fils pur sang des Français venus jadis de la vieille France coloniser le pays, Alfred Mahoney, dans les veines duquel coule un

sang celtique sans mélange et dont le nom rappelle les traditions les plus pures de la Verte Erin, et votre humble serviteur, héritier de sang anglais par une arrière-grand'mère, de sang normand par sa mère et de sang écossais par son père.

Aussitôt, le télégraphe joue et annonce à Monseigneur Turquetil, qui est à Churchill, qu'enfin et après avoir surmonté tous les obstacles son bateau-amiral est au port et que rien ne s'oppose plus à la réalisation de ses rêves. Grâce à ce nouveau moyen de transport, il pourra parcourir son diocèse en tous sens et augmenter le nombre de ses chères missions.

Quelques instants après, nous assistions à la grand'messe qu'on avait eu la délicate attention de retarder pour nous permettre de l'entendre. L'église, ou chapelle, bâtie par Monseigneur Turquetil, est remarquable par sa voûte en demi-cintre. Le chant nourri des fidèles, leur piété communicative, le sérieux des petits enfants de chœur en soutane rouge laissant voir leurs bottes en peau de phoque, les cantiques esquimaux alternant avec le chant grégorien : tout nous fit ressentir des émotions qui ne s'expriment pas. Nous ne pûmes nous empêcher, après la messe, de dire aux Pères tout notre bonheur et toute notre reconnaissance. Ce n'était pas de notre part des paroles de politesse ou de commande, mais de sincérité émue.

Le village est situé sur les bords d'une sorte de baie ; au nord se trouve l'embouchure de l'Inlet, goulet, qui aboutit au lac Baker, siège d'une autre mission catholique.

Le village ne comprend que quelques habitations ; mais certaines d'entre elles représentent des intérêts fort importants. Par exemple, la Compagnie de la Baie d'Hudson possède un grand magasin et des entrepôts ; le Gouvernement canadien a érigé un poste de télégraphie sans fil très puissant, auquel on a ajouté cette année un appareil pour la direction des bateaux par radio, — radio goniomètre (direction finder apparatus). De son côté, la Police montée, chargée de surveiller l'immense territoire, a là ses quartiers généraux. Enfin, des Sœurs Grises de Nicolet dirigent un hôpital, qui est, sans exagération, l'institution de ce genre la plus importante et la mieux installée qui existe dans ces régions. C'est un édifice en bois, pourvu d'un système de chauffage central, d'énergie électrique et de toutes les améliorations modernes. Quand on songe qu'on dut faire venir du sud tout ce qui ser-

vit à la construction de cet hôpital de premier ordre, on se rend compte de l'effort colossal que durent fournir Monseigneur Turquetil et ses collaborateurs pour atteindre leur fin.

Une particularité qui frappe à Chesterfield Inlet, c'est l'absence à peu près complète de végétation. Il est bien vrai que, dans les anfractuosités des rochers et dans certains endroits abrités du sol, on trouve des plantes minuscules et des saules herbacés. C'est ainsi que nous eûmes la surprise de découvrir un saule mesurant 2 pieds de hauteur (la plus grande plante de l'endroit) dans un trou protégé par des rochers environnants. A part cette maigre végétation, imaginez-vous un désert à perte de vue et qui se compose uniquement de rochers granites, gneiss, pegmatites. Aussi faut-il reconnaître que le panorama est bien monotone et que l'on cherche en vain quelque objet propre à réjouir l'œil. Ce doit être terrible en hiver. En été, la vue peut se reposer sur quelques plantes bien chétives, mais plutôt jolies et propres à éveiller l'attention du naturaliste, comme par exemple le pavot arctique, dont les fleurs jaune citron mettent une note de gaieté au milieu des rochers rouges et noirs.

Dans ces lieux désertiques et empreints de désolation, on ne peut s'empêcher de remarquer le cimetière et de s'enquérir du mode d'enterrement. Comme il n'y a pas de terre arable et que les rochers règnent en maître à l'exclusion de tout élément friable, il est impossible de creuser des fosses et de faire de vraies inhumations ; faute de bois, il est impossible aussi de se procurer des cercueils ; on a tout au plus parfois une sorte de boîte fabriquée avec des bouts de planches d'emballage. On pose donc le cadavre sur les roches, puis on l'entoure, on le recouvre de pierres pour empêcher les chiens ou autres animaux sauvages de venir troubler le repos du défunt. Le cimetière est à l'endroit le plus élevé de la localité. Une grande croix plantée au centre domine tout le pays.

Churchill

Après ces jours d'émotion de toutes sortes, comme le but ultime de notre voyage n'est pas encore atteint, le 15 août, de grand matin, nous mettons à la voile pour Churchill. La température est belle, mais plutôt froide pour un temps de canicule. A mesure que nous nous éloignons, Chesterfield disparaît dans la brume matinale. Heureusement, pour une fois, le vent nous favorise de son haleine puissante,

et, avec son aide, nous faisons de la vitesse relative, — 6 à 8 milles à l'heure. Après deux jours de navigation, nous entrons aux petites heures, le 17 au matin, dans le port de Churchill, accueillis par les clameurs assourdissantes de toutes les sirènes des bateaux à l'ancre. Enfin, nos efforts reçoivent leur couronnement. Le terme du voyage atteint, c'est avec une légitime satisfaction et un grand bonheur que nous serrons la main aux RR. PP. Josse, Ducharme, Duplain, Couder de Chipewyan et au Frère Volant. Ces premières effusions apaisées et le courrier lu, nous visitons Churchill et ses environs, mais comme le temps presse, après cinq jours seulement, il nous faut reprendre le chemin du retour où nous attendent nos occupations journalières et les « bienfaits » de la civilisation.

Jamais nous n'oublierons les péripéties de ce voyage merveilleux aux pays du Nord, et je profite de la circonstance pour exprimer publiquement notre reconnaissance à Son Excellence Monseigneur Turquetil, O.M.I., qui nous a fourni la chance, en mettant son bateau à notre disposition, de faire un voyage extrêmement instructif. Nous sommes reconnaissants aussi à tous les Révérends Pères et Frères Oblats rencontrés sur notre route, dont l'hospitalité fraternelle et si aimable nous a remplis de confusion et demeure inscrite en nos âmes en traits ineffaçables. A notre compagnon de voyage, le R. P. Dutilly, O. M. I., avec qui nous avons parcouru tous ces pays lointains, nous ne disons qu'un seul mot et du plus profond de notre cœur : merci ; nous sommes convaincus que ce voyage aura fait germer une amitié durable.

Dans la matinée ensoleillée du 22 août 1933, Alfred Mahoney et moi-même, debout à l'arrière du train, le « Muskeg Limited », dans un geste d'adieu, nous regardions disparaître Churchill, pays rude mais ennobli du dévouement de tous ceux qui travaillent à sa grandeur et à son développement. Nous adressions ainsi le salut d'une jeune génération à des aînés vénérables et blanchis sous le harnais, salut empreint d'un noble désir de coopérer à l'œuvre admirable d'apostolat et de colonisation qu'ils accomplissent dans les régions désertiques de la baie d'Hudson.

G. GARDNER,

*docteur de l'Université de Paris,
professeur à l'Université de Montréal, et à l'École
des Hautes Études commerciales de Montréal.*