

Ne jamais déposer le bâton du pèlerin!

par William Galbraith

La nomination d'un nouveau gouverneur général fournit l'occasion de réfléchir au rôle que le titulaire de cette charge peut jouer dans la vie des Canadiens, outre celui de nature constitutionnelle qui est rarement débattu. Chaque fois que l'on confère cette dignité, les éditorialistes et différents chroniqueurs expriment leurs opinions, celles-ci allant de l'abolition du poste, en passant par sa restructuration en une présidence, à l'acceptation du titulaire et à la reconnaissance de ses qualités. L'auteur du présent article a examiné les idées et les activités d'un ancien locataire de Rideau Hall, John Buchan, dont la vie peut être une source d'inspiration pour tout gouverneur général, actuel ou à venir.

« Je veux que les Canadiens soient plus fiers de leur pays — de tout le Canada, et si, durant mon mandat, je peux faire quelque chose pour accroître leur fierté, j'estimerai que mon travail n'aura pas été vain. » Prenant la parole devant les membres de l'Institut canadien des mines, le gouverneur général ajouta que « l'est devrait mieux connaître l'ouest, l'ouest devrait mieux connaître l'est et les deux devraient connaître davantage le nord. » C'est en mars 1937, un an et demi après son arrivée au Canada, qu'il donna ce conseil. À ce moment-là, le Canada sortait tout juste d'une récession, le transport aérien, dont le développement commercial débutait, rendait le Nord accessible, et lord Tweedsmuir (John Buchan, auteur de livres à succès parmi lesquels le roman classique *Les Trente-neuf marches*) était l'unique représentant vice-royal.

Son expérience à titre d'avocat, d'administrateur public, d'éditeur, d'écrivain, d'alpiniste et de député britannique ainsi que son imagination le guidèrent vers cet objectif et firent de lui l'un des gouverneurs généraux ayant le plus voyagé jusqu'alors, à une époque où l'on ne parcourait pas des milliers de milles en une journée!

C'est toutefois sur une route «aquatique» qu'il accomplit son plus long et probablement son plus important voyage. Au

milieu de l'été 1937, il descendit le fleuve éponyme Mackenzie jusqu'à l'Arctique, reprenant l'itinéraire suivi un siècle et demi plus tôt par un autre Écossais, Alexander Mackenzie. Lord Tweedsmuir possédait une vision particulière du Nord. Il voulait attirer l'attention sur cette région parce qu'elle pouvait, selon lui, être une «force unificatrice» de notre pays. Dans le contexte de la grande crise, cette région pionnière semblait pleine de promesses et de défis, notamment pour les jeunes Canadiens; le fils aîné de lord Tweedsmuir fut d'ailleurs à l'emploi de la Compagnie de la Baie d'Hudson à l'île de Baffin en 1938 et 1939.

Lord Tweedsmuir croyait qu'un «gouverneur général ne devrait jamais déposer le bâton du pèlerin», un message qu'il a répété à maintes reprises.

Le périple de près de trois semaines débuta à Edmonton le 20 juillet 1937 et mena les voyageurs vers le nord, à destination de Waterways, la «fin du chemin de fer». Un des membres du groupe, M. Thomas Wood, écrivit que le train qui les avait transportés durant 200 et quelques milles «pouvait filer à 20 milles à l'heure, voire 25 dans les descentes». Lord Tweedsmuir décrivit ce voyage non poussiéreux «comme une

William Galbraith, qui vit et travaille dans la capitale nationale, rédige des ouvrages sur l'histoire du Canada.

promenade dans un jardin d'épilobes, d'achillées, de verges d'or et de prêles», ajoutant que, «à Lac La Biche, on commençait à sentir le Nord».

Cette impression du Nord fut sans doute communiquée en partie par les différents personnages colorés qui se trouvaient à bord du train en même temps que le groupe vice-royal. M. Wood les décrivit comme des «trappeurs, des chasseurs, des mineurs et des prospecteurs qui mangent, qui chantent, qui chiquent, qui jouent au poker, qui crachent avec précision dans des crachoirs polis et qui, à tout moment, semblent parfaitement à l'aise de nous faire part de leurs plans, d'accepter une cigarette et d'applaudir le policier qui fait descendre un autre vagabond du toit du train».

À partir de Waterways, le groupe se rendit en chaland à Fort McMurray, montant à bord d'un bateau à vapeur qui allait jusqu'au lac Athabaska et faisant un arrêt en cours de route, à Fort Chipewyan. L'importance de ce fort n'échappa nullement à lord Tweedsmuir l'historien (au chapitre des biographies historiques, il publia, en 1924, celle de lord Minto, qui fut gouverneur général de 1898 à 1904). C'est de cet endroit qu'Alexander Mackenzie entreprit ses grands périple à la fin des années 1700, un dans l'Arctique et un autre dans le

Pacifique. Dans un livre pour enfants qui s'intitule *Lake of Gold* et qui fut publié après la mort de son auteur en 1941, lord Tweedsmuir décrit d'une manière vivante les aventures des premiers explorateurs du Canada et, pour ce faire, se serait notamment inspiré d'un voyage comme celui-là, espérant ainsi attiser l'intérêt des enfants pour l'histoire du Canada à ses débuts.

Le groupe de voyageurs atteignit Fort Smith, à la frontière de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest. Là, le gouverneur général prit la parole devant le comité qui avait organisé la réception locale : «Jusqu'à maintenant, nous n'avons qu'effleuré les abords (du Nord), mais je crois que nous en ferons un endroit bien plus habitable.» Parlant du potentiel des ressources naturelles révélé par les activités de prospection et d'exploitation minière toutes grandement facilitées par l'arrivée des avions dans le Nord, le gouverneur général ajouta ceci : «Vous avez à votre portée ce que j'estime être un immense trésor.» Les membres du groupe vice-royal s'embarquèrent ensuite sur le *Distributor*, bateau à vapeur de la Compagnie de la Baie d'Hudson à bord duquel ils allaient passer les dix prochains jours et parcourir près de 1 000 milles, jusqu'à leur arrivée à Aklavik, dans le delta du fleuve Mackenzie.

Le lundi 26 juillet, ils arrivèrent à Fort Simpson, où ils firent une escale de plusieurs heures, le temps de décharger la cargaison. Il y avait là une activité que les habitants du Sud connaissaient mieux et qui expliquait en partie la frénésie particulière suscitée par le potentiel du Nord et l'idée de rendre ce dernier plus habitable. Un bref article de l'*Ottawa Journal* était intitulé «Lord Tweedsmuir voit des fermes jusque dans le fin fond du Nord», tandis que, dans un éditorial, le *Winnipeg Free Press* posait une question davantage pour la forme, reflétant ainsi les perspectives : «Lord Tweedsmuir a vu du blé et des légumes pousser dans une ferme située à 950 milles au nord-ouest d'Edmonton. Même des melons y ont été cultivés l'an dernier. Cela ne nous donne-t-il pas une nouvelle idée du Canada?»

C'est aussi à Fort Simpson que lord Tweedsmuir entendit parler de la région très accidentée et quasiment inaccessible de la rivière Nahanni sud, qui se déverse du nord dans la rivière Liard, région qui, croyait-on alors, recelait d'importantes richesses minérales. L'histoire d'hommes qui s'étaient rendus dans la région pour explorer et faire de la prospection et que l'on n'avait jamais revus ajoutait au mystère. Lord Tweedsmuir dit que la région de la rivière Nahanni sud le fascinait et qu'il voulait s'y rendre avant de quitter le Canada, un souhait qu'il ne réalisa toutefois pas, mais qu'il vécut par le truchement de son roman intitulé *Sick Heart River*, publié après sa mort, en 1941.

Dé Fort Simpson, le groupe se rendit en bateau jusqu'à Fort Norman, à la jonction de la Grande rivière de l'Ours. Le gouverneur général souligna alors que, tandis qu'à Waterways



lord Tweedsmuir

on commençait à sentir le Nord, là on commençait à sentir l'Arctique.

À l'arrivée du groupe à Fort Norman, le sens de l'aventure et l'amour de l'alpinisme de lord Tweedsmuir triomphèrent. Plusieurs membres du groupe accompagnèrent lord Tweedsmuir dans une escalade du rocher de l'Ours qui surplombe la rivière du même nom, laquelle se déverse dans le fleuve Mackenzie.

L'âge n'était pas un obstacle pour ce gouverneur général de 62 ans! Les journaux du Sud donnèrent à l'article de la Presse canadienne rédigé par Guy Rhoades des titres accrocheurs évoquant vraiment l'aventure. Dans le *Globe and Mail* de Toronto, on pouvait lire ceci : «En montagne, lord Tweedsmuir échappe à une mauvaise chute lorsqu'une paroi rocheuse en saillie se détache.» Quant au titre du *Winnipeg Free Press*, il était dans le même ton : «Au quart de poil près : Alors qu'il faisait de l'escalade, lord Tweedsmuir évite de justesse une chute.» Le gouverneur général dit que c'était «l'une des escalades les plus dangereuses qu'il ait jamais faites et qu'elle ferait figer le sang dans les veines des habitants des Alpes les plus expérimentés».

De Fort Norman, le groupe traversa le cercle arctique et participa à une cérémonie au cours de laquelle «Sa Majesté toute givrée, le roi Père Noël (personnifié par un jeune employé de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Richard Bonnycastle), le premier empereur des neiges, le grand seigneur de l'aurore boréale et le gardien du soleil de minuit, au nom de l'ours polaire, du caribou, du tipi et du kayak, autorisa le gouverneur général à traverser le cercle arctique et en fit un membre de l'ordre très recherché des personnes en quête du Nord.»

Poursuivant son périple vers le nord, le groupe arriva à Fort McPherson le dimanche 1^{er} août. Là, comme à tous les autres postes, lord Tweedsmuir parla avec les habitants de la localité. L'un d'eux, un octogénaire, avait dirigé un poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson pendant 50 ans. Il refusait de quitter le Nord. Il n'aimait pas la civilisation et, à ce sujet, relatait la fois où il était allé à Winnipeg : «C'était en 1908, et j'étais sur l'avenue Portage à regarder les gens courir à gauche et à droite. Tout le monde semblait terriblement pressé, dans cette course à l'argent. J'avais trois mois de congé et j'ai dû revenir après le premier. C'était trop monotone.» Mais il devait aussi être bourru, car on dit qu'il était responsable de l'absence de mission catholique au poste. D'après ce qu'avait entendu dire le secrétaire privé du gouverneur général, Shuldham Redfern, ce directeur de poste s'était toujours refusé à reconnaître quelque qualité que ce soit aux catholiques. Évoquant un peu l'histoire économique, il disait ceci : «Comme l'ont découvert et mis en pratique de nombreux aventuriers élisabéthains, un peu d'intimidation commerciale vaut n'importe quelle dose de propagande sectaire.»

faisait partie intégrante de la vision que ce gouverneur général avait du Canada de l'avenir, représentant plus qu'un simple potentiel économique.

Ce dimanche-là, en soirée, le *Distributor* atteignit Aklavik, cinq jours plus tôt que prévu, malgré certains retards. Les titres des journaux du Sud mentionnaient le nouveau record établi par un bateau, lors d'un périple de 1 200 milles sur le fleuve Mackenzie. Tout le monde à bord s'entendait pour dire que les 11 jours pris pour se rendre de Waterways à Aklavik constituaient un record de vitesse, même si personne ne se souvenait du record précédent. Tout au long du périple, les changements énormes que subissait le Nord retenaient l'attention des voyageurs. Dans une conversation relatée par M. Wood, quelqu'un insistait sur le fait que, dans dix ans à peine, tous pourraient constater les répercussions de l'aviation sur notre pays.

L'engouement à rendre le Nord plus accessible coïncidait avec d'autres progrès importants dans le monde de l'aviation cette année-là : le vol pancanadien que le ministre du Transport aérien, C.D. Howe, avait effectué pour examiner le service aérien transcanadien proposé; la liaison aérienne de Londres à New York en une journée; et un rapport du Bureau fédéral de la statistique selon lequel le Canada venait au premier rang dans le monde pour le fret aérien.

À chaque arrêt de Waterways à Aklavik, le gouverneur général était chaudement accueilli par les habitants : les chefs autochtones locaux, les agents de la GRC, les prêtres, les commerçants, les trappeurs et les autres habitants. Il reçut des souvenirs uniques durant ce voyage exceptionnel, dont une carte du fleuve Mackenzie, en peau d'original brodée de soie, qui lui fut remise à Fort Simpson. Il assistait à un spectacle d'enfants autochtones ou prenait simplement le thé et laissait un ou deux exemplaires autographiés de ses ouvrages lors de sa visite.

Le groupe passa deux jours à Aklavik, un établissement que lord Tweedsmuir estimait être une «erreur monumentale», perdu au milieu du delta, «sans aucun service sanitaire et avec des plages [...] polluées». Ses impressions de la région du delta furent exprimées dans son roman canadien *Sick Heart River* et coïncidèrent, presque mot pour mot, à la description qu'il en fit au *Sunday Times* de Londres, en décembre de cette année-là :

«Le delta du Mackenzie est [...] la région la plus sinistre que j'aie jamais vue. Cette région m'a beaucoup rappelé le no man's land entre les tranchées, à la guerre (dont il avait personnellement l'expérience), et qui est miné et criblé de trous d'obus d'une artillerie infernale, à cette différence qu'il s'agit d'un immense no man's land dans une sorte de campagne diabolique.»

Les membres du groupe vice-royal quittèrent la région du delta le 4 août, à bord d'avions de l'ARC. Les appareils durent atterrir à Fort Norman en raison du mauvais temps. Le lendemain, une fois le ciel dégagé, ils volèrent vers l'est à destination de Cameron Bay (Port Radium), qui est située à l'extrémité est du Grand lac de l'Ours et où ils arrivèrent en soirée. Là, ils furent accueillis par Harry Snyder, un pétrolier dont l'entreprise avait son siège social à Montréal.

Ce soir-là, la tragédie frappa de près le groupe, mais en cette époque plus calme et moins sensationnaliste, les médias n'en firent pas rapport. Les agents de la GRC et un contremaître de la mine Eldorado retournaient en bateau à la base de la GRC, à Cameron Bay. Alors qu'ils approchaient du quai, le contremaître glissa toutefois de la proue, tomba dans les eaux glaciales du Grand lac de l'Ours et se noya. Cette tragédie ne fut jamais mentionnée dans les comptes rendus de la PC, mais elle fut relatée avec une certaine indifférence par Harry Snyder, dans un article qu'il écrivit pour le *Canadian Geographic* : «On reconnaît généralement que, si un homme tombe dans le Grand lac de l'Ours, les eaux glaciales le paralysent immédiatement et il ne refait jamais surface. Ce sont là les risques et dangers du Nord.»

Le temps idéal du lendemain permit à Harry Snyder de conduire Son Excellence et les membres de son groupe en avion jusqu'à Coppermine, là où la rivière du même nom se déverse dans la baie du Couronnement. Le contraste avec le «sinistre» delta du Mackenzie était net, mais la démesure était semblable :

«L'impression la plus merveilleuse que j'ai eue, c'est lorsque nous avons survolé les landes un jour nuageux. L'ombre des nuages en mouvement perpétuel sur ces plaines infinies étaient un spectacle magnifique et fantastique. Tout était démesuré par rapport à l'homme, mais c'est bien de réaliser à l'occasion que le monde n'a pas été créé à notre échelle. Cela rend encore plus excitante cette aventure qu'est la vie.»

Le 9 août, lord Tweedsmuir et les membres de son groupe quittèrent Eldorado en avion, à destination de Fort Rae, puis de Fort Smith, où ils passèrent la nuit, avant de retourner à Edmonton le lendemain. Ils avaient achevé en trois semaines un périple de plusieurs milliers de milles qui aurait nécessité des mois, seulement une vingtaine d'années plus tôt.

Ce voyage particulier du gouverneur général dans le Nord fut important pour trois raisons distinctes. Les habitants de ces régions considérèrent comme un événement très spécial le fait que le représentant du Roi se rende dans leur région éloignée du Canada et qu'il s'intéresse vraiment à leurs affaires et à leur avenir. L'esprit créateur de John Buchan l'écrivain fut stimulé par les paysages, l'histoire et les personnages colorés qu'il rencontra durant son voyage et qui lui inspirèrent un roman et un livre pour enfants dont l'action se déroule au Canada et qui

ont été publiés après sa mort survenue alors qu'il était encore en fonction, en février 1940.

Dans un rapport privé de «mi-mandat» qu'il écrivit aux autorités britanniques juste avant d'effectuer ce voyage, le gouverneur général expliqua que le Nord serait «une force unificatrice, parce qu'il est commun à presque toutes les provinces et aux Canadiens de toutes les origines ethniques.» Ailleurs, il dit ceci : «il est commun à l'Est et à l'Ouest, et c'est un pont naturel qui unit les deux divisions. Je vois le Nord comme l'un des grands facteurs d'unification dans l'avenir du Dominion.»

Avec ce périple, lord Tweedsmuir contribua certes à attirer davantage l'attention sur le Nord. La rédaction du *Winnipeg Free Press* le confirma dans une certaine mesure, expliquant que, avec le voyage de lord Tweedsmuir dans l'Arctique et celui du cardinal Villeneuve, l'archevêque de Québec, à la Baie d'Hudson au mois d'août, «le nord de notre pays est reconnu à sa juste valeur cette année.»

Les prévisions de lord Tweedsmuir, qui croyait que l'avenir du Canada résidait dans le Nord, ne se sont peut-être pas concrétisées, mais la réalité actuelle est certainement beaucoup plus complexe qu'elle ne l'était il y a 60 ans (prenons, à titre d'exemples, l'autonomie gouvernementale dans les territoires, les revendications territoriales et les questions environnementales entourant le développement). De nos jours, les fonctions du gouverneur général ne sont peut-être pas aussi prestigieuses que lorsqu'elles étaient assumées par des lords et des généraux et elles ne semblent pas retenir autant l'attention. Quoi qu'il en soit, il y a toutefois une leçon durable à tirer de l'approche de lord Tweedsmuir.

Son inspiration, il la trouvait dans le fait de créer une vision pouvant enthousiasmer tout le monde, dans le fait de trouver un thème commun sur lequel se concentrer. Profiter de l'exercice de ses fonctions pour attirer l'attention sur le Nord a été, pour le 15^e gouverneur général du Canada depuis la Confédération, une façon de mettre sa vision en application. Et le conseil qu'il se répétait, celui de ne jamais déposer le bâton du pèlerin, a franchi l'épreuve du temps et est encore juste aujourd'hui, des décennies plus tard. ♦