

née de sa tournée. La troisième année était une répétition des deux premières. À la fin de la quatrième, le navire s'approvisionnait en mazout et en vivres à Tuk-Tuk avant de repartir pour Esquimalt d'où il recommençait sa tournée de quatre ans au printemps.

La disponibilité et la flexibilité du transport aérien rendirent finalement l'utilisation du St-Roch trop coûteuse. Après son tour du continent nord-américain, il fut retiré de la circulation et remis au Parc Stanley de Vancouver.

Il convient de décrire ici un incident auquel le St-Roch a été mêlé pendant l'été de 1937. Accompagné du navire de ravitaillement de la Compagnie de la Baie d'Hudson, le Fort-James, le St-Roch naviguait aux environs de l'Île Lambert dans le détroit de Dolphin Union, en direction de Coppermine qu'il espérait atteindre avant la nuit.

Tôt dans l'après-midi du 5 août, un fort vent de l'ouest se mit à pousser les glaces déjà lourdes de la mer de Beaufort dans le Golfe du Couronnement, bloquant le passage entre l'Île et le cap Lambert et créant ainsi une forte pression. Le St-Roch et le Fort-James se mirent à dériver et furent rapidement emprisonnés par les glaces à 100 pieds l'un de l'autre.

La pression devint si forte que d'énormes morceaux de glace surgirent de l'eau et s'amoncelèrent, menaçant d'écraser les deux navires. Heureusement, le St-Roch avait été construit en vue de parer à une telle éventualité. Les mailles très rondes et le fond pratiquement plat

du navire le firent monter sur les glaces, un peu comme ferait une orange serrée entre deux mains à plat sur une table. En outre, le bâtiment avait été littéralement renforcé à l'aide de traverses massives de 12 po. entre la cale et la chambre des machines.

Cependant, le Fort-James était en danger. Étant donné que le bâtiment avait été conçu d'après le modèle du schooner Grand Banks, comme le *Bluenose*, la longue quille étroite n'avait aucun renforcement latéral. Peu après l'arrivée des glaces, le capitaine appela à l'aide et agita un gros morceau de bois au-dessus de sa tête en criant qu'il s'agissait là d'une partie de sa quille. En fait, la glace l'avait arrachée et presque toute la cargaison avait disparu; seule la pression des glaces maintenait le navire à flots.

Constatant que la poussée des glaces cesserait dès la tombée du vent, le sgt Larson ordonna à ses hommes de courir sur la glace et de ramener à bord les passagers et l'équipage du Fort-James. Près de quinze minutes plus tard, le vent faiblit, la pression se relâcha et le Fort-James coula, emportant avec lui la cargaison de fourrures recueillie dans les divers postes de la Compagnie.

Les bateaux étaient tellement rapprochés que les mâts du Fort-James auraient pu s'effondrer sur le St-Roch si la glace avait fait gîter le Fort-James. Mais tout se passa bien.

Quelle vie! Mais l'équipage du St-Roch était toujours heureux et satisfait de son travail. Et rares étaient les journées sans gaieté.

Vous avez été muté?

Les mutations à l'intérieur de la Gendarmerie **ne sont pas** automatiquement communiquées à la *Revue Trimestrielle*. Alors, pourquoi ne pas épargner à un ami l'effort de vous envoyer lui-même la revue, en nous faisant parvenir une formule de changement d'adresse.