

Un grand marin gaspésien. Le capitaine Paul M. Fournier

Robert Fournier

Chaque coin de pays voit naître, qui une femme, qui un homme, appelé à un grand destin. La Gaspésie n'y a pas échappé. Terre entourée d'eau, un marin d'envergure s'imposait à son histoire. Le hasard a voulu que ce fut un Fournier de la descendance de Guillaume et Françoise Hébert: il s'agit du capitaine Paul M. Fournier.

Son père, Damase, originaire de Baie-des-Sables en bordure du fleuve Saint-Laurent, se marie en 1887 à Marie-Anne Durette de Saint-Moïse dans la vallée de la Matapédia, et s'y établit. Le couple aura trois enfants: Henri, Rose-de-Lima et Paul. Mariée à Théodore Langlois, un homme à la voix d'or, leur fille décède jeune. Elle laisse une fillette âgée de six ans, Paulette, qui sera élevée par ses grands-parents Fournier.

Au début des années 1920, Damase et Marie-Anne déménagent à Port-Daniel en Gaspésie. Le père fera commerce de poissons et de peaux d'animaux; la mère, femme aux cent talents, tiendra une maison de pension joutée d'un petit magasin où elle vendra, en bonne partie, des produits culinaires de sa confection, dont un sucre à la crème irrésistible, à deux morceaux pour 1¢. Elle était aussi une excellente couturière.

La maison était située au fond de la baie de Port-Daniel, près du tunnel du Canadien National, dit cap de l'Enfer, avec, à ses pieds, le quai de l'endroit. C'était le port d'attache des petits bateaux de pêche et de goélettes pour le transport du bois et l'approvisionnement des commerces locaux. Surélevée, à mi-côte, la

demeure familiale avait une vue en plongée imprenable sur la baie, avec le miroitement de l'eau en été et le scintillement de la glace en hiver. Site, certes, invitant à la rêverie et aux projets d'avenir pour le jeune Paul. Il dira plus tard: «*C'est dès ces jeunes années que l'appel de la mer se fit sentir*».

À observer le va-et-vient des bateaux, les chargements et déchargements de marchandises, l'habileté des capitaines, la discipline des matelots, il ne tarda pas à se dire: «*Voilà un genre de vie qui me plairait*». Ses études primaires terminées à l'école locale, Paul commence à travailler sur une des embarcations qui venaient au port avec, dans sa tête et son cœur, l'ambition d'aller de l'avant et de pouvoir un jour prendre des grades et devenir capitaine.

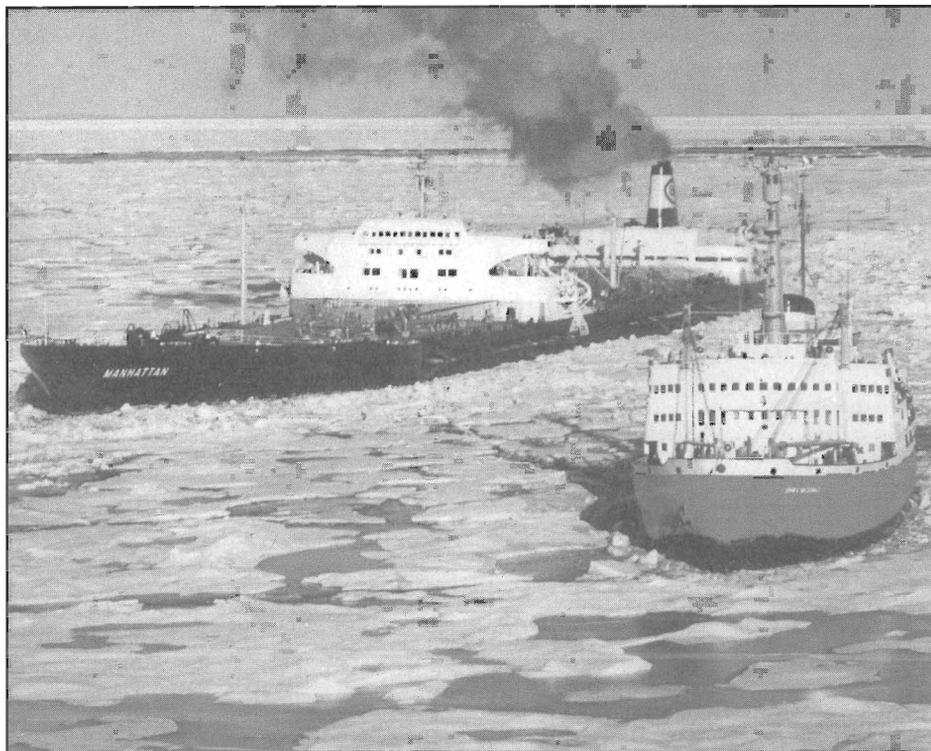
Mais comment ce jeune homme va-t-il se retrouver à la Garde côtière du Canada pour y faire une longue et fructueuse carrière? Il travaillait sur un bateau appartenant à la Gaspé Company. Vendu, il devait aller naviguer en Amérique du Sud. Pas intéressé à s'éloigner autant, le jeune marin se rend plutôt à Halifax et décroche un emploi sur le *Saurel*, un bateau de Québec en service dans cette région à ce moment-là. Il y travaillera jusqu'à son embauche sur le *C. D. Howe*, un navire de la Garde côtière canadienne, alors connue sous le nom de Marine Service of Department of Transport.

Ce service, peu considérable à cette époque, va connaître un développement rapide. Son meilleur bateau, le *N. B. McLean* sera vite surpassé. C'est avec fierté que le capi-

taine Fournier se rappelle le moment-clé de ses 37 années avec la Garde côtière: son premier poste de commandant sur le *C. D. Howe*. Ce bateau était équipé pour transporter des marchandises mais aussi des passagers. C'était le début des postes de confiance et de responsabilités de plus en plus grandes: le commandement successif de géants comme le *John A. Macdonald* et le *Louis Saint-Laurent* qu'on disait être «*le joyau de cette flotte*».

Un commandant de brise-glace doit posséder de grandes qualités. Passer d'un navire marchand à un brise-glace, c'est presque une épreuve. Les officiers doivent recevoir une formation intense appropriée. À l'œuvre, une vigilance constante s'impose pour éviter les accidents. Et que d'autres aspects importants de ce travail!

Cet homme de grand talent, débordant d'ambition mais conscient des lacunes de sa formation, n'avait pas craint de sacrifier, pendant plusieurs années, vacances et loisirs pour étudier, parfois des nuits entières, afin de parfaire ses connaissances. Sans se douter, bien sûr, qu'un grand destin l'attendait. Un grand destin que d'aucuns ont appelé un rendez-vous avec l'histoire: l'ouverture du Passage du Nord-Ouest, exploit qu'un grand nombre de hardis explorateurs avaient convoité en vain au cours des siècles. «*Ça été le sommet de ma carrière*», comme il le dit lui-même avec une grande fierté, teintée de son humilité coutumière.



Le *Manhattan* et le *John A. Macdonald* dans les glaces arctiques (archives familiales).

Le Passage du Nord-Ouest et l'huile de l'Alaska

Cette entreprise presque titanique de la Humble Oil Company est, à plusieurs points de vue, une épopée qui a marqué l'apogée de la carrière déjà fort bien réussie du commandant Fournier.

D'importants gisements de pétrole avaient été découverts en 1965 à Prudhoe Bay, en Alaska. Ambitieux comme ils le sont toujours, les Américains rêvaient de franchir le Passage du Nord-Ouest, pour rendre possible et faciliter le transport de l'huile de l'Alaska par la route de l'Est, sans trop se rendre compte des embûches et caprices des mers arctiques. Ils avaient fait transformer un superpétrolier de 150 000 tonnes, renforcé de toutes parts, pour en faire un brise-glace à toute épreuve. Les promoteurs avaient investi 40 millions de dollars aux fins de cette aventure. Ces hommes d'affaires, âpres au gain, attachaient moins d'importance au défi historique de cette randonnée qu'à sa rentabilité future.

Comme exercice de navigation, l'odyssée de ce géant des mers, assisté, protégé et soutenu par le *SS Macdonald* sous le commandement du capitaine Paul Fournier fut un grand succès. Le Passage du Nord-Ouest fut franchi aller et retour pour la première fois par un navire ayant un tonnage si important. S'ajoutèrent l'expérience acquise et les études climatiques et scientifiques menées par les experts qui faisaient partie de l'équipée. Au point de vue économique, cependant, ce fut tout à fait différent: le grand rêve des fils de l'Oncle Sam tomba à l'eau, si l'on peut dire, ou plutôt s'enlisa dans les glaces polaires, hostiles et pas faciles à vaincre.

En plus des scientifiques, un grand nombre de journalistes canadiens et américains faisaient partie de cette randonnée historique: correspondants de la presse, de la radio et des équipes de télévision du côté canadien et de tous les médias importants d'information des États-Unis. C'est dire que cette expédition a été largement médiatisée, surtout du côté canadien. Homme très affable, le

capitaine Fournier a facilité le travail des journalistes à tous les points de vue, allant même jusqu'à leur permettre l'accès à la passerelle et les tenant au courant des différents aspects du déroulement de ce périple mouvementé.

Tout ce bon monde était grandement impressionné par l'habileté exceptionnelle du commandant Fournier dans toutes les manœuvres de son navire pour venir en aide au *Manhattan* et plus particulièrement encore, pour l'exploit de la récupération d'un hélicoptère de son «compagnon de voyage», tombé et mal en point dans une flaque entourée d'une glace de huit pieds et demi d'épaisseur.

Extraits du Journal de bord du capitaine Fournier

Le Manhattan nous a demandé de l'aider à récupérer l'un de ses hélicoptères. Sur une distance de quatre milles, on s'est frayé un passage à travers une épaisse couche de glace, vieille de plusieurs années (plus la glace est vieille, plus elle est dure) et nous avons atteint l'hélicoptère qui gisait sur le côté droit dans une grande flaque. Commandé de la passerelle, le Macdonald a exécuté sa manœuvre et est venu se ranger le long de l'hélicoptère. L'appareil, de même qu'un ponton et une roue qui s'étaient détachés ont été hissés à bord en deux opérations et amarrés sur l'aire d'appontage pour hélicoptère.

Le Macdonald s'est ensuite dirigé vers le Manhattan et, après l'avoir accosté, on a transbordé l'épave de l'hélicoptère sur le pont principal arrière du pétrolier. Le Macdonald a fait alors marche arrière pour se garer dans la glace en attendant le Manhattan.

Décorations et témoignages

Les journalistes déjà impressionnés par les talents du grand marin, d'un commun accord, ont adressé un message au Premier ministre du Canada pour lui demander de faire une mention spéciale des

exploits du capitaine Fournier. Monsieur Trudeau ne tarda pas à le proclamer «*le plus grand marin de tous les temps*».

Le capitaine Fournier fut décoré de l'Ordre du Canada et désigné «*L'homme de l'année dans le monde du transport*». Une plaque-souvenir a été remise pour lui et son équipage par le capitaine du Manhattan et son équipe. Le texte d'une résolution d'hommages votée à l'unanimité par le bureau des directeurs de la Humble Oil Company, en gage d'appréciation, de reconnaissance et d'amitié, enluminé et encadré, lui a été remis.

Quand le capitaine Fournier fut frappé par la maladie, Mr Hass, responsable de l'opération pour les Américains, lui adressa le message suivant: «*Prompt rétablissement! Il y a trop peu de gens qui connaissent l'Arctique aussi bien que vous pour que nous puissions nous passer plus longtemps de vos connaissances techniques dans ce domaine, aussi notre grand désir serait de vous voir terminer au plus tôt votre convalescence et vous voir revenir parmi nous*». Plus tard, durant le deuxième voyage du Manhattan, il ajoutera: «*Le John A. Macdonald et son courageux capitaine qui ne recule devant rien seront toujours présents à la mémoire des gens qui ont participé aux opérations expérimentales de l'Arctique*».

Le village de son enfance, Port-Daniel, a nommé une rue en son honneur à l'occasion du 450^e anniversaire de la venue de Jacques Cartier à Port-Daniel en 1534. C'est avec fierté qu'on l'a proclamé «*de la trempe de Cartier*». En Nouvelle-Écosse, des concours dans les écoles sont organisés pour rappeler et garder en mémoire les exploits du grand marin.

Les Américains ont gardé un bon souvenir de cet exploit. Un volume a été publié sous le titre *North West Passage*. Écrit par le journaliste William D. Smith, il a été édité par le New York Times. On n'y manque pas d'éloges pour le capitaine Fournier à qui l'on a trouvé une ressemblance



En son nom et en celui de son équipage, M. Haas (à gauche) remet au capitaine Fournier (à droite) une plaque commémorative pour lui et ses valeureux marins (archives familiales).

avec Charles Boyer. Un film a aussi été tourné qui fait revivre, par l'image, les moments palpitants d'une page d'histoire maritime à ne pas oublier.

De toutes parts les éloges sont venus, faisant état de la complaisance sereine, du courage inlassable, de l'esprit de discipline de cet homme, mais surtout de ses grandes qualités humaines. Sa sagesse et son sens de la diplomatie l'ont bien servi lors de certains remous d'intégrité territoriale et de fierté nationale. Les fils de l'Oncle Sam ne manquaient pas de s'attribuer beaucoup de mérite, tandis que la suprématie canadienne devait être sauvegardée sur ces mers du territoire canadien. Le Canada gagna son point, sans porter atteinte à la bonne renommée de la marine américaine.

Manchettes des journaux et reportages

Le journaliste Jean-Claude Paquet, chroniqueur des sciences à *La Presse*, dans une série d'articles intitulée «*Fortune sous les glaces, latitude 74° Nord*» fait un résumé des recherches historiques du Passage

du Nord-Ouest depuis un millénaire, puis met l'accent sur tous les aspects du périple de 1969 du *Manhattan*, escorté par le *John A. Macdonald*. Quelques titres sont révélateurs:

- «*La conquête du Passage du Nord-Ouest, un rêve millénaire*».
- L'histoire du Nord Canadien, une série d'expéditions qui, pour la plupart, se sont terminées par des tragédies;
- «*Une nouvelle aventure économique pour le Canada*»;
- «*L'expédition a réussi grâce au Macdonald*»;
- «*L'expédition racontée dans le journal de bord*»;
- «*Le Manhattan, un laboratoire flottant pour conquérir les glaces arctiques*».

Au moment du retour du *Macdonald*, le 19 octobre 1969, *La Presse* titre: «*Le brise-glace Macdonald revient au pays après un voyage périlleux*». Stanley B. Hass, responsable du programme d'essai du *Manhattan* déclarait: «*Je ne crois pas, comme vous avez pu vous en rendre compte, que notre navire aurait pu se frayer la route dans le passage du Nord-Ouest, sans l'aide du John A. Macdonald aux endroits critiques*».

Journaux et publications francophones et anglophones se sont joints à cette symphonie d'éloges, faisant état de l'habileté des marins canadiens dirigés par le capitaine Fournier. Lui et son équipage furent l'objet d'un accueil chaleureux à leur retour à Halifax, port d'attache du *John A. Macdonald*.

Des problèmes de santé auraient pu inciter notre «*loup de mer arctique*» à prendre sa retraite et à laisser griser par les honneurs, après ces mois de labeur exténuant et par 37 années de loyaux services. Tout au contraire, il ne tarda pas à revenir à la barre pendant plusieurs années, soit jusqu'en 1978. Des manchettes de journaux vont continuer à signaler ses succès, entre autres la suivante: «*Louis Saint-Laurent captain chalks up another first*»².

Au moment de sa retraite, *The Chronicle Herald* et *The Mail Star*³ lui consacrent une page entière du journaliste Basil Deakin, sous le titre «*Artic navigator glad to be home*».

En effet, le hardi navigateur des glaces polaires pourrait se reposer dans sa confortable résidence de Musquodoboit Harbour en Nouvelle-Écosse, en bordure de l'océan Atlantique, avec une vue panoramique de Petpiswisk Inlet et s'y adonner à ses loisirs préférés... Il aurait pu le faire davantage, n'eut été d'une maladie chronique de son épouse, Alice⁴, à qui il apporta soutien et réconfort. Mari attentif et dévoué de tous les instants, comme le fut le bon marin.

Bibliographie

- Archives de Paul Fournier.
 DEAKIN, Basil. «*Artic navigator glad to be home*». *The Chronicle Herald, The Mail Star*. 1978.
 FOURNIER, Paul, capitaine. *Journal de bord du John A. Macdonald*. 1969.
 HASS, Stanley B. *SS Manhattan*. 1969.
 PAQUET, Jean-Claude. Cinq articles publiés dans le journal *La Presse*, 1969.
 SMITH, William D. *Northwest Passage. The Historic Voyage of the SS Manhattan*. New-York Times Book, 1970.

Notes

Note de l'auteur: Le capitaine Fournier n'avait qu'un frère, il venait de décéder. J'en avais eu plusieurs et me retrouvais seul moi aussi. Il me dit: «*Nous sommes cousins, sans frère maintenant. Pourquoi ne deviendrons-nous pas, frère-cousin, cousin-frère?*» J'acceptai avec empressement.

- 1 Note de la rédaction: le dr Robert Fournier a œuvré pendant plusieurs années au sein de la Société d'histoire et de généalogie de Matane et collaboré à la revue *Au Pays de Matane* qu'il a fondée en 1965 et dirigée jusqu'en 1995.
- 2 *The Mail Star*, 28 janvier 1978.
- 3 En date du 28 janvier 1978.
- 4 Décédée en l'an 2000.