

Expédition nordique sur la terre de Caïn

PAR RICHARD LECLERC

En consultant un manuel de géographie en 1984, j'ai découvert accidentellement l'existence du chemin de fer QNS & L. Soutenu par un intérêt débordant, deux ans plus tard, j'ai déposé à l'Université Laval, dans le cadre de mes études de maîtrise, un mémoire sur l'infrastructure ferroviaire de la région du Québec-Labrador. De fil en aiguille, j'ai pu faire connaissance avec cette région pittoresque grâce à ce travail universitaire.

Ayant quitté de bonne heure en ce matin de juin la municipalité de Sept-Îles balayée par des vents herculéens formés dans le golfe Saint-Laurent, je ne me doutais guère des agréables surprises que me réservait mon expédition nordique d'une durée de dix heures.

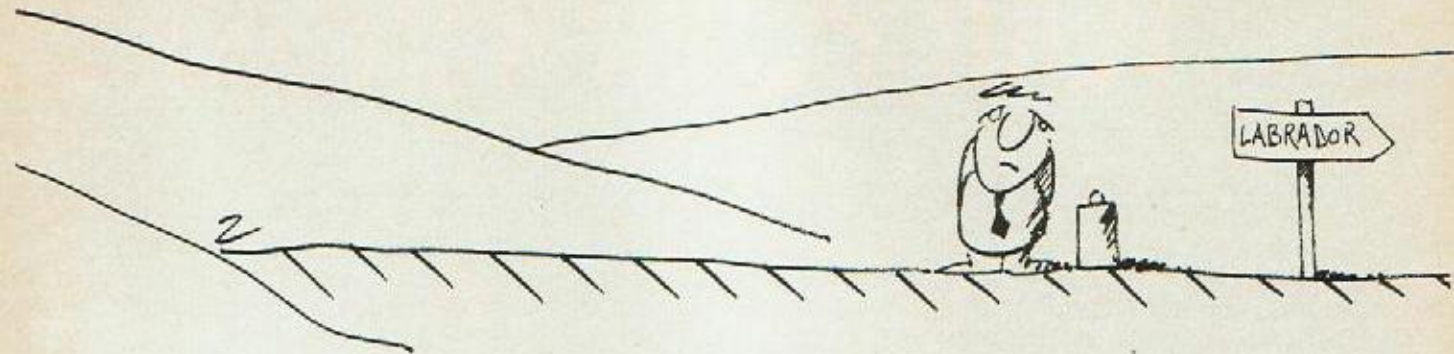
Le convoi était constitué d'anciens wagons acquis de CP Rail, témoins actifs d'une époque glorieuse et révolue du transport ferroviaire nord-américain. La puissante locomotive diesel jaune et grise de la QNS & L a amorcé son départ et a entamé lentement mais sûrement sa marche vers ses destinations nordiques.

Dans ces voitures se côtoie une faune hétéroclite de passagers dont la présence à bord de ce train est motivée par des considérations bien divergentes. Pour atteindre les réserves de Matimekosch et Kawawachikaamach situées à la tête du réseau, des familles amérindiennes effectuent un voyage devenu routinier de plusieurs heures. D'autres autochtones quittent le train aussitôt le convoi engagé dans les zones de

chasse et de pêche localisées sur ces territoires apprivoisés par leurs ancêtres. Alors que les premiers touristes de la saison, en majorité des étudiants, s'aventurent pour la première fois dans cette contrée sauvage et grandiose, de joyeux travailleurs de la compagnie Iron Ore of Canada, initiés au trajet, se dirigent vers les riches gisements ferrugineux localisés près de Labrador City.

Magie des paysages

Assis sur ma banquette, je ne m'ennuie guère à la vue de ces étendues subarctiques où s'esquivent à la vitesse de l'éclair des milliers de lacs, de rivières et de conifères dont la splendeur vaut à elle seule le déplacement. À quelques occasions, j'ai pu apercevoir aux abords de la voie quelques che-



minots au travail. Le contrôleur m'informe que ces travailleurs veillent à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire mise à rude épreuve par les rigueurs hivernales et le trafic lourd qui y circule.

Occasionnellement au milieu de cet immense trésor de verdure à l'horizon infini, je distingue quelques signes qui me rappellent qu'il existe toujours sur notre bonne vieille terre une présence humaine rarissime dans les parages. Ici et là, des camps de chasse et de pêche se fondent avec le paysage alors que de petites gares aux noms évocateurs et mystérieux, Saumons, Tika, Premio, jalonnent le parcours d'une façon intermittente.

À peine quelques centaines de kilomètre parcourus par l'express du nord, le contrôleur annonce aux passagers qu'ils viennent de traverser la frontière séparant le Québec de son territoire convoité, le Labrador. Du même coup, je franchissais pour la première fois un fuseau horaire. C'est à l'heure des provinces maritimes que nous voyagerons jusqu'à la fin de notre trajet.

Parvenu à la Junction Ross située à quelque 360 km de Sept-Îles, à 58 km de Labrador City et à 215 km de Schefferville, l'heure des choix est arrivée: le train est scindé en deux sections. Certains voyageurs poursuivront leur long périple vers le Nord-du-Québec pour s'arrêter quelques heures plus

tard à Schefferville. D'autres, occupant les dernières voitures du train attelées à une nouvelle locomotive, emprunteront la voie du Labrador City, point ultime de notre voyage.

Monde insolite et différent du Québec méridional, ce périple m'a fait découvrir une facette méconnue et originale de ce vaste territoire québécois. C'est une aventure unique et palpitante que tous devraient goûter au moins une fois dans leur vie afin d'expérimenter la sensation indescriptible que procure la traversée de la terre de Caïn. ■