Richard J. Friesen

Le col Chilkoot et la ruée vers l'or de 1898

Parcs Canada Parks Canada

48 Histoire et archéologie

Histoire et archéologie
48

Le col Chilkoot et la ruée vers l'or de 1898

Richard J. Friesen

Direction des lieux et des parcs
historiques nationaux
Parcs Canada
Environnement Canada
1981

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1981.

En vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste au Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

This issue is available in English as History and Archaeology No. 48 (catalogue no. R64-81/1981-48E) in Canada through authorized bookstore agents and other bookstores, or by mail from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Quebec, Canada K1A 0S9.

Prix Canada: 7,75 $
Prix à l'étranger: 9,30 $
Prix sujet à changement sans préavis.

Nº de catalogue: R64-81/1981-48F
ISBN: 0-660-90683-X
ISSN: 0227-3551

Publié avec l'autorisation
du ministre de l'Environnement,
Ottawa, 1981.

Les opinions exprimées dans le présent rapport sont celles de l'auteur et ne sont pas nécessairement partagées par Environnement Canada.

Couverture: les mille derniers pieds menant au sommet de la piste du col Chilkoot. (*Archives publiques Canada.*)

Le col Chilkoot et la ruée vers l'or de 1898

Richard J. Friesen

Traduit par le Secrétariat d'État

5 Sommaire
6 Reconnaissance
7 Découverte et exploration du Yukon
7 Le commerce des fourrures
7 Les Russes et la Compagnie russo-américaine
8 Les commerçants tlingits
10 La Compagnie de la baie d'Hudson
12 Les premiers prospecteurs ouvrent le pays
17 Des explorateurs scientifiques tracent la carte du col Chilkoot
17 Arthur Krause, cartographe et anthropoloque
18 Schwatka commence la légende du Chilkoot
23 William Ogilvie, Arpenteur du Dominion
28 De l'or dans le Yukon, 1887-1896
28 Les débuts de la prospection
30 La découverte
34 La ruée intérieure
35 La nouvelle atteint "l'extérieur"
38 Voies d'accès aux terrains aurifères
38 Introduction
38 La route de St. Michael
39 Les pistes du sud de l'Alaska
40 La piste d'Edmonton
42 Les pistes Ashcroft et Stikine
44 La piste de la ruée vers l'or, 1896-1897
44 Les pistes
44 Le col Chilkoot
49 Le col White
51 Les lacs et le fleuve
53 Le trajet par les cols, 1896-1897
53 Le col Chilkoot en 1896
59 Le col Chilkoot, printemps 1897
62 Les pistes de montagne, automne 1897
70 Conclusion
73 La police à cheval du Nord-Ouest au Yukon
73 Établissement de la loi et de l'ordre
74 L'inspecteur Constantine au Yukon en 1896

77 Le sergent d'état-major Brown, 1894-1895
78 Le fort Constantine sur le fleuve Yukon, 1895-1896
81 Inquiétudes de la Police avant la ruée, 1895-1897
83 La ruée et la Police à cheval du Nord-Ouest
83 Le fort Herchmer aux gisements de la Klondike
84 Des renforts pour la ruée
87 Le fort Sifton sur la rivière Tagish
90 La famine dans le Yukon
94 Un poste avancé sur une frontière contestée
99 La ruée vers l'or, 1898-1899
99 La prospérité au pied de la piste
103 Concurrence pour la survie
103 Les téléphériques du col Chilkoot
106 La route de terre de Brackett
109 Les chemins de fer dans le Yukon
111 La White Pass and Yukon Route Railway Company
113 Des vapeurs sur le haut Yukon
123 Conclusions
128 Notes
146 Bibliographie

SOMMAIRE

La ruée par les cols Chilkoot et White a atteint son apogée au cours de l'hiver de 1897-1898 alors qu'un nombre sans précédent de chercheurs d'or a escaladé la barrière montagneuse du Klondike. En réalité l'histoire du Yukon avait, bien avant que ne commence la ruée vers l'or préparé, une place spéciale pour ce col du Yukon. Le col Chilkoot, importante voie de commerce, a été jalousement gardé par les Indiens indigènes tlingits, jusqu'en 1880, c'est-à-dire jusqu'au moment où le commerce et la prospection par les Européens et les Américains exigeaient l'ouverture d'une route plus courte vers le Yukon. Dans la présente étude, nous dessinons l'histoire du col Chilkoot en soulignant l'importance de son rôle dans le transport au Yukon, dans la ruée vers l'or de 1898 et dans l'établissement d'une structure administrative à la suite de la période de prospérité effervescente. Chilkoot a joué un rôle déterminant dans l'établissement de l'infrastructure des transports du sud-ouest du Yukon qui par la suite a formé l'assise du développement du Yukon.

Présenté pour publication en 1978 par Richard J. Friesen, conseiller en ressources historiques, Londres, Angleterre.

RECONNAISSANCE

Au cours de la préparation du présent manuscrit sur le col Chilkoot, nous avons reçu l'aide bénévole de plusieurs personnes et organismes. Nous tenons à remercier en particulier le personnel des Archives de l'université de l'Alaska, des Archives provinciales de la Colombie-Britannique, des Archives nationales à Ottawa, des Archives du Yukon, et le personnel de la bibliothèque Bancroft à Berkeley en Californie.

DÉCOUVERTE ET EXPLORATION DU YUKON

Le commerce des fourrures

Les Russes et la Compagnie russo-américaine

Les voyages et découvertes de l'infortuné explorateur danois, Vitus Bering, au service de la Russie impériale, ont ouvert la porte des richesses naturelles de l'Amérique du nord aux négociants russes[1]. Bien que Bering soit mort au cours de l'hiver de 1742 durant son deuxième voyage d'exploration, son navire, le *St. Peter*, les cales chargées de fourrures magnifiques et d'histoires fantastiques sur la richesse en animaux à fourrure des îles du nord du continent américain, a reçu un accueil enthousiaste des Russes avides de fourrures. Rapidement, chasseurs et trappeurs de fourrures russes, organisèrent d'autres expéditions vers cette terre nouvelle d'*Alaiska* (Alaska).

La continuation de l'exploration russe et ce qui est plus important encore, l'incessante poursuite de cette fuyante frontière de la fourrure, a mené chasseurs et négociants russes jusqu'à la péninsule de l'Alaska par les îles Aléoutiennes et, au sud-est, le long de la côte de l'Alaska dès le début du XIX^{e} siècle. L'exploration vers le sud jusque dans les îles de l'archipel Alexander, a mis les Russes en contact avec les *Koloshs* (Indiens tlingits), les Indiens les plus belliqueux et les plus indépendants auxquels les Russes aient eu à faire face au cours de leur expansion vers l'est. Les Tlingits ont maintenu une paix fragile et sporadique avec les Russes, leurs nouveaux partenaires de commerce. Cette paix a quand même été marquée ici et là d'assasinats, de rapines, de représailles et de revanches tant d'un côté que de l'autre.

L'établissement après 1800 de la ville de *New Archangel* (Sitka) dans l'île Baranof de l'archipel Alexander, son saccagement par les Tlingits hostiles et son ré-établissement violent par le comte Baranof illustrent bien cette paix souvent troublée. Néanmoins, Sitka s'est développée comme le quartier général de la Compagnie russo-américaine. Cette compagnie commerciale possédait un monopole commercial impérial sur tous les territoires russes de l'Amérique du nord. Ce monopole renouvellé et maintenu périodiquement, faisait de l'Alaska le domaine d'une entreprise commerciale dont les fourrures étaient la base. Cela s'est poursuivi jusqu'à la vente du territoire aux États-Unis.

Tout au long de la domination russe, les établissements de l'Alaska étaient invariablement situés sur des promontoires à l'embouchure des fleuves ou dans des baies et généralement le long des côtes ce qui révèle bien l'approche par la mer et l'hostilité des indigènes. On ne portait que très peu d'intérêt à l'exploration à grande échelle de

l'arrière-pays. Les Russes ne voulaient que les fourrures, les autres richesses de l'Alaska n'étant que secondaires. Il n'était pas permis aux rumeurs sur la présence d'or et sa recherche, qui plus tard allaient consumer l'Alaska et le Yukon, de contrecarrer le commerce des fourrures, même si une ruée locale en 1850-1851, à la péninsule de Kenai sur la côte sud de l'Alaska, donnait une bonne idée de la force destructive d'une ruée vers l'or[2].

Alors que les Russes faisaient du commerce avec de nombreuses peuplades indiennes du nord-ouest, ce qui comprend les diverses tribus Tlingits, il n'y a pas de preuves que les Russes aient cherché à pénétrer à l'intérieur des terres par le sud-est de l'Alaska. Ironiquement, c'est à Sitka, au XIX^{e} siècle, que les Russes établirent leur quartier général à moins de 200 milles des hautes eaux de la "grande rivière" Yukon qu'ils ont appelée du nom indien de Kwikhpak[3]. Dans les années suivantes, la remontée du Yukon absorbera la plus grande partie de leur temps et de leurs moyens.

La région à la tête du canal Lynn a été constamment occupée à partir de 1799, et déjà en 1813 les Russes y avaient établi un poste de traite dans le village de Chilkat au pied de la piste Chilkat qui mène à la vallée du Yukon. Les Russes n'ont pas tenté de traverser les montagnes pour se rendre en territoire britannique ou pour se ménager un passage vers l'intérieur. Il reste toutefois, inconcevable que ces négociants en fourrure n'aient pas été au courant des défilés coupants au travers des montagnes au nord du canal Lynn[4]. Leurs partenaires de commerce indiens transportaient les marchandises russes vers l'intérieur et les échangeaient contre des fourrures tout au long du fleuve Yukon. Ensuite, ils rapportaient ces fourrures aux Russes restés sur la côte. De toute évidence, les Tlingits, afin de préserver leur prérogative d'intermédiaires, refusèrent l'accès aux Russes qui dans le fond se trouvaient bien satisfaits qu'on leur apporte les fourrures ce qui évitait une guerre ouverte.

L'établissement, en 1832, de la redoute Mikaïlovsky ou St. Michael dans le goulet de Norton sur la côte ouest de l'Alaska, marqua le début de l'exploration du fleuve Kwikhpak (Yukon). En 1839, les Russes avaient déjà couvert quelque 400 milles le long du Yukon et avaient établi un poste de traite-blockhaus à Nulato. Le lieutenant Lavrenity Alexiévitch Zagoskin, sous les ordres du chef de la Compagnie russo-américaine, le baron Petrovitch Wrangell, en 1842, a poussé quelque 150 milles plus vers le nord, jusqu'à un point immédiatement à l'est de Ruby en Alaska. C'est une fuite dans un bateau de cuir, combinée à la rapidité du courant, qui a forcé Zagoskin à abandonner ses espoirs d'explorer le Yukon jusqu'à sa source[5]. En échange, il concentra ses efforts à tracer la carte du fleuve Kushokwin, fleuve moins important qui pénètre à l'est vers l'intérieur. Ainsi, les Russes ont à peine pénétré dans le vaste territoire intérieur de l'Alaska. Ce sont les Britanniques de la Compagnie de la baie d'Hudson et les Américains qui perceront les secrets du fleuve Yukon.

Les commerçants tlingits

Les Tlingits avaient le contrôle de presque toute la pointe de l'Alaska et leur destinée devait les mettre en contact direct et

écrasant avec les Blancs. La période de contact, toujours marquée de conflits, ne s'est traduite que par la destruction totale de l'économie tlingite. Vers la fin du XVIIIe siècle, les Blancs arrivent par la mer, et "l'invasion" atteint plus tard son point culminant cent ans plus tard avec la ruée vers l'or du Klondike.

Les premiers rapports des négociants européens et américains nous révèlent une organisation commerciale bien établie sur un système élaboré de troc entre les Tlingits et leurs voisins[6]. Le négociant indien était, à cette époque, un personnage important de la communauté. Les diverses tribus n'hésitaient pas à parcourir de grandes distances pour se procurer les biens dont elles avaient besoin. Les Tlingits commerçaient avec les Haïdas des îles de la Reine Charlotte et avec les Tshimsham près de la rivière Skeena, à quelque 500 milles au sud.

Les Tlingits possèdaient également une longue tradition de commerce avec les Athapascains qui occupaient la partie haute du bassin du Yukon. On ne connait pas la date précise à laquelle ces relations commerciales ont commencé mais nous savons qu'elles étaient bien établies au milieu du XVIIIe siècle[7]. Les Chilkats ont conservé longtemps leur rôle de principal partenaire de commerce entre les Blancs et les Athapascains. Il va sans dire que de cette façon, ils étaient les seuls à offrir des marchandises de Blancs. Ils ont monopolisé les voies de commerce et ont bloqué toutes les possibilités de contact entre Athapascains et négociants russes, américains ou britanniques qui circulaient le long de la côte sud[8]. Pour assurer leur domination, les Chilkats faisaient du commerce loin à l'intérieur des terres, aussi loin que les rivières White, la haute Tanana et le fleuve Yukon. Le commerce des Tlingits avec les Indiens de l'intérieur qu'ils considéraient comme des êtres inférieurs était harcelant[9].

Il y avait un très haut degré d'interdépendance parmi les Indiens de la côte. Les produits qu'ils s'appropriaient par le commerce avec les Athapascains, jouaient un rôle essentiel. Les produits les plus recherchés provenant de l'intérieur étaient des peaux de caribou et d'orignal (élan d'Amérique) qui servaient longtemps et le cuivre de gisements alluviaux pour lesquels les Tlingits offraient de l'huile de poisson, du fer et des bijoux de coquillages. L'arrivée des négociants russes et d'autres Blancs sur la côte, a donné une impulsion nouvelle au commerce des fourrures[10]. Quand les Blancs commencèrent à avoir des contacts avec les Indiens de l'intérieur, comme entre Robert Campbell de la Compagnie de la baie d'Hudson et les Athapascains le long des rivières Pelly et Lewes, la menace d'une perturbation des habitudes commerciales établies de longue date a été ressentie par les Tlingits.

Les Tlingits avaient préservé jalousement leur monopole commercial avec les Indiens de l'intérieur et ceux de la côte contre toute incursion russe provenant de la côte. L'arrivée en scène de la Compagnie de la baie d'Hudson posait une autre menace sérieuse à la sécurité de leur commerce. La réaction fut violente. Une bande de guerriers Chilkats se sont rendus à l'intérieur des terres jusqu'au confluent des rivières Pelly et Lewes dans la partie haute de la vallée du Yukon où l'intrus Campbell avait établi le fort Selkirk[11]. Ce poste de traite a été saccagé et laissé en ruine en 1852. La situation économique du fort Selkirk, déjà précaire, a reçu alors son coup de grâce. Le fort fut abandonné et ne fut jamais reconstruit[12].

Les voies commerciales des diverses tribus Tlingits étaient soigneusement gardées par leurs tribus respectives. Les Chilkats se rendaient à l'intérieur par le col Chilkat situé au nord-ouest de l'anse Chilkat du canal Lynn. Les Chilkoots, par contre, préféraient la voie du col Chilkoot, plus courte, mais aussi plus escarpée, située à la tête de l'inlet Taiya. Toute modification de cet arrangement était prise fort au sérieux, et nécessitait de très longues négociations. De semblables arrangements en règle avaient lieu entre les négociants indiens de la côte et leurs partenaires de l'intérieur. Ces relations commerciales étaient tout aussi inflexibles[13].

D'importantes expéditions commerciales étaient menées régulièrement au cours de l'hiver et de l'été. Les pistes passant au travers des cols variaient selon la saison. Pendant l'hiver, la piste était marquée dans la neige afin que l'équipe puisse retrouver son chemin au retour. Les marchandises étaient portées par les négociants eux-mêmes ou parfois par des esclaves qui pouvaient également être vendus à la fin du voyage, ce qui donnait une allure d'efficacité à l'entreprise. Après la période de contact, l'esclavage tirait à sa fin et les Tlingits ne purent plus que se fier à leurs chiens puisqu'il n'existait pas d'autre animal de trait.

Ce système compliqué ne résista pas longtemps à celui des négociants et des prospecteurs blancs. Bien que les Tlingits aient été capables par la menace de retenir les négociants russes, l'assaut de la Compagnie de la baie d'Hudson et des Américains après 1850 mit en pièces les relations commerciales des indiens de la côte.

La Compagnie de la baie d'Hudson

Pour atteindre le même but, la Compagnie russo-américaine a progressé vers l'est et la Compagnie de la baie d'Hudson a traversé tout le continent nord-américain vers l'ouest. Robert Campbell était l'un des explorateurs des plus entreprenants à la frontière nord-ouest du territoire de la compagnie. En mai 1840, selon les instructions de Sir George Simpson, il entreprit un voyage visant à découvrir toute grande rivière coulant vers l'ouest. Campbell s'est acheminé jusqu'à la rivière Liard, a traversé la ligne de partage des eaux entre les bassins du Mackenzie et du Yukon et après peu de temps se retrouva sur la berge d'une grande rivière coulant vers l'ouest. Il baptisa la rivière "Pelly" et l'endroit "Pelly Bank" en l'honneur de Sir John Pelly le gouverneur londonien de la Compagnie de la baie d'Hudson. Les explorateurs construisirent un radeau rudimentaire et se laissèrent porter par le courant sur quelques milles le long de la Pelly. Ce n'est qu'avec beaucoup de regrets que Campbell fit demi-tour pour revenir avec son équipage au fort Frances sur le lac Frances. Il dut attendre jusqu'au début de 1843 pour retourner sur la rivière Pelly et en continuer l'exploration, mieux équipé cette fois. À quelque 300 milles à l'ouest de Pelly Bank, Campbell campa au confluent de la Pelly et d'une autre grande rivière qu'il baptisa "J. Lee Lewes"[14]. Ses espoirs déçus, Campbell commença le voyage de retour avec mélancolie. Cette mélancolie fit rapidement place à la peur et à l'appréhension après que des indiens belliqueux eurent ralenti les efforts valeureux de l'expédition à remonter la Pelly[15].

Quand Sir George Simpson reçut la nouvelle des découvertes de Campbell il fut très enthousiaste à l'établissement d'un nouveau poste de traite au confluent des deux rivières. Toutefois, en même temps qu'il lui donnait l'ordre d'établir le poste, Simpson conseillait fortement à Campbell d'user de prudence avant de continuer l'exploration le long de la rivière jusqu'à la côte. Simpson craignait d'avoir des contacts concurrentiels directs avec les Russes qu'il savait être installés à l'embouchure du fleuve Kwikhpak sur la côte de l'Alaska. Pour lui, grâce aux explorations de Campbell, le fleuve Kwikhpak des Russes et la rivière Pelly de Campbell ne faisaient qu'un seul cours d'eau[16].

Même avant que Campbell n'ait été conseillé par Simpson, John Bell, responsable du fort de Port Hope sur la rivière Mackenzie s'intéressait à l'exploration du grand fleuve qui coulait vers le Pacifique. Il commença l'exploration du bassin de la rivière Peel en 1839. Ses efforts furent récompensés par la découverte d'un grand cours d'eau qui après avoir parcouru une certaine distance vers le nord, faisait un brusque virage vers l'ouest. En 1844, Bell descendit la Porcupine, qu'il nomma ainsi en raison du grand nombre de petits animaux hérissés qui en habitaient les berges, jusqu'à un cours d'eau qu'il nomma Yukon ce qui selon lui, ressemblait au nom que les Indiens donnaient à ce fleuve[17]. C'était à ce somptueux confluent, profondément enfoncé dans le territoire russe, et cela en dépit des craintes précédentes de Simpson, que la Compagnie de la baie d'Hudson construisit le fort Yukon en 1845[18]. Ce fort marquait la limite la plus avancée des explorations de la Compagnie de la baie d'Hudson le long du Yukon.

Ironiquement, Campbell dut attendre jusqu'en 1848 pour recevoir, de Simpson, les compliments d'avoir établi un poste au confluent des rivières Pelly et Lewes. Le 1er juin, Campbell et sa petite équipe commença à construire le fort Selkirk. Au mois d'août, le fort reçu la visite d'une petite bande de Chilkats qui étaient venus par le canal Lynn. Ils naviguaient sur des radeaux le long de la Lewes. Ils étaient venus pour commercer avec les Athapascains et comme Campbell n'avait presque pas de réserves pour l'hiver, il ne put rien faire d'autre que de regarder les Chilkats repartir avec de grands balots de fourrurres sur leur dos[19].

Campbell s'inquiétait beaucoup de ses réserves limitées. En plus de réduire ses possibilités de commerce, ses maigres réserves l'avaient forcé à prendre certaines précautions au cas où la disette s'installerait parmi eux. Ses plans consistaient à se rendre sur la côte en suivant le système fluvial sur lequel se branche la Lewes. Dans ce but, il réussit à convaincre les négociants Chilkats à faire parvenir une lettre au capitaine Dodd sur le vapeur *Beaver* de la Compagnie de la baie d'Hudson sur la côte du Pacifique. Celle lettre demandait à ce que l'on prépare les Russes à lui faire ainsi qu'à son équipe une réception pacifique aux postes de traite russes[20]. C'est là en fait le premier cas authentique de communication par les Blancs par-dessus les montagnes, jusqu'à la côte. Pourtant, il faudra attendre 30 ans de plus pour qu'un Blanc puisse passer sain et sauf au travers des cols.

Campbell était d'avis que les forts Yukon et Selkirk étaient situés sur le même cours d'eau et après que les restrictions aient été levées, il continua son exploration en aval au printemps de 1851. Son arrivée

au fort Yukon lui donna raison. La Pelly et le Yukon étaient identiques[21] ou faisaient au moins partie du même bassin hydrographique. Simpson fut, comme il se doit, averti de la découverte par une équipe renvoyée en arrière. Le lien entre les avancées du nord et du sud était maintenant complété.

Les nombreux problèmes du fort Selkirk n'en disparurent pas pour autant, et en 1851 une bande de Chilkats a été empêchée de justesse de saccager le poste. Leur retour en 1852 donna le coup de grâce au fort. Le magasin fut pillé et le poste laissé en ruine. Pour cette raison, la compagnie décida d'abandonner ce poste et de renforcer celui du fort Yukon[22]. La présence de la Compagnie de la baie d'Hudson d haut Yukon, idéal de Campbell, était maintenant complètement contrecarrée et même le fort Yukon sera abandonné en 1868 quand constatera qu'il se trouvait très à l'intérieur des terres dont les Américains venaient de prendre possession[23].

Les premiers prospecteurs ouvrent le pays

Les rumeurs de gisements d'or avaient toujours circulé parmi les commerçants de fourrures russes. Les hommes de la Compagnie de la baie d'Hudson avaient remarqué la présence d'or. Campbell avait même écrit qu'il en avait trouvé de petites quantités au fort Selkirk, mais il n'y avait pas eu autre chose[24]. De la même façon, un commis de la Compagnie de la baie d'Hudson au fort Yukon écrivit quelques années plus tard à ses parents situés à Toronto:

> ...Il y a une petite rivière non loin d'ici dans laquelle notre pasteur, le révérend McDonald, a vu tant d'or en une ou deux années qu'il aurait pu le ramasser avec une cuiller. J'ai souvent eu l'envie d'y aller mais je ne trouve pas le temps. Si je trouve de l'or en quantités qui justifient le travail, je pourrai devenir chercheur d'or mais cela ne sera qu'en dernier ressort si je ne peux rien faire de mieux[25].

Telle était l'attitude des négociants en fourrure qui formaient l'avant-garde de l'exploration du Yukon. Il y en avait d'autres toutefois qui étaient moins intéressés aux fourrures ou aux connaissances géographiques. Plus mercenaires probablement, mais ils avançaient avec la même détermination opiniâtre d'explorer, ce qui était la caractéristique du turbulant Campbell.

En 1872, Arthur Harper, un vétéran sans succès des placers de Californie et de Colombie-Britannique, a été attiré au Yukon par sa soif de l'or. Ses explorations le menèrent de la rivière de la Paix au fort Simpson d'où il pénétra au Yukon par la route de la Compagnie de la baie d'Hudson par les rivières Rat, Peel et Porcupine. Les perspectives semblaient prometteuses mais le vrai filon lui échappa. Pendant quelque temps ses recherches d'or furent détournées par la découverte de cuivre métallique au fort Yukon[26].

Pendant ce temps, deux prospecteurs que Harper avait rencontrés à Nelson Forks, avaient commercé plutôt que prospecté, en amont du fort

Yukon. Au printemps de 1873, les deux prospecteurs, Leroy McQuesten et Albert Mayo accompagnés de Harper et d'autres compagnons, descendirent le Yukon jusqu'à St Michael. À son retour avec des marchandises fraîches, McQuesten, en tant qu'agent de la Compagnie commerciale Alaska, a établi un poste de traite qu'il nomma fort "Reliance". Ce nouveau poste n'était qu'à 6 milles de la rivière Klondike qui plus tard se révéla être la Mecque de milliers de chercheurs d'or[27].

Harper s'est ré-approvisionné et a continué sa prospection dans le bassin du Yukon, abandonnant finalement son commerce pour se consacrer entièrement à la recherche de l'or. La scène se préparait lentement pour l'entrée triomphale de milliers de prospecteurs. Avec l'établissement de postes de traite, les prospecteurs pouvaient maintenant acheter leurs fournitures au magasin des négociants en fourrures bien que les réserves y aient été plutôt maigres. Le petit vapeur *Yukon*, le premier à remonter ce fleuve puissant, fit presque chaque année un voyage d'approvisionnement jusqu'au nouveau poste et ramena à la côte la population migrante chargée de fourrures. Il y avait là un sentiment de sécurité pour l'approvisionnement rattaché à ce nouveau service, qui permettait aux prospecteurs d'accorder plus de temps à la recherche de l'or.

Harper, McQuesten et Mayo continuèrent d'assaisonner leur commerce de randonnées de prospection sporadiques et bien que Harper n'ait jamais fait la découverte sensationnelle qu'il recherchait pourtant avec conviction, son petit succès indiquait la présence d'or alluvial partout dans le bassin du Yukon. Alors qu'ils allaient de-çi, de-là dans le grand bassin du Yukon, McQuesten ainsi que Harper continuaient d'écrire des lettres enthousiastes à leurs amis de l'"extérieur" sur les possibilités de la frontière nord. Quelques-unes de ces lettres sont parvenues aux mineurs de Sitka qui ne pénétraient pas plus avant dans le territoire, seulement parce que les Indiens hostiles les empêchaient de passer les cols vers l'intérieur à partir de la tête du canal Lynn.

À peu près dans le même temps, Harper et McQuesten, trouvèrent le chemin qui mène vers le nord-est du Yukon. Henry Tilbert et son partenaire venaient de s'installer dans le district de Cassiar. En 1871, ils trouvèrent de l'or dans la rivière Liard. Deux ans plus tard, Henry Tilbert trouva de l'or en abondance dans un ruisseau qui s'écoulait vers la partie nord du lac Dease qu'il nomma en son honneur. En 1874, il y avait déjà 1500 hommes qui s'agitaient dans la région du lac Dease. Plus tard au cours de la même année, on trouva de l'or dans le ruisseau McDame plus au nord. En 1874, la production totale du district de Cassiar était de 1 000 000 $. Elle commença à fléchir en 1875 n'étant déjà plus que 80 000 $. Elle continua de descendre. La ruée vers l'or de Cassiar était déjà terminée[28].

Les mineurs qui continuaient d'arriver à Cassiar repartaient au plus vite. Ils trouvaient que les rapports publiés à l'extérieur étaient exagérés et désuets. Tout au long de la seconde moitié des années 1870, ils cherchèrent de l'or dans une multitude de ruisseaux qui coulaient vers le nord de la Colombie-Britannique et vers la queue de l'Alaska. Sitka devint la base des activités, là où les hommes passaient l'hiver et se ré-approvisionnaient pour les nouvelles entreprises du printemps. Le Cassiar n'a été guère plus qu'un maillon dans cette chaîne de ruées qui ont conduit les hommes depuis 1849 vers le nord à partir des champs aurifères de Californie.

Ces mineurs mécontents se réunissaient périodiquement dans les saloons de Sitka où les rumeurs allaient bon train et où ils écoutaient avec enthousiasme les flottantes rêveries optimistes de Harper et McQuesten encore au Yukon. Jusque-là le seul homme blanc à s'être servi des cols de montagne était Campbell de la Compagnie de la baie d'Hudson. Au cours de l'été de 1848 il envoya une lettre acheminée par les négociants Chilkats. Toutefois, aucun homme blanc n'avait encore parcouru la piste[29].

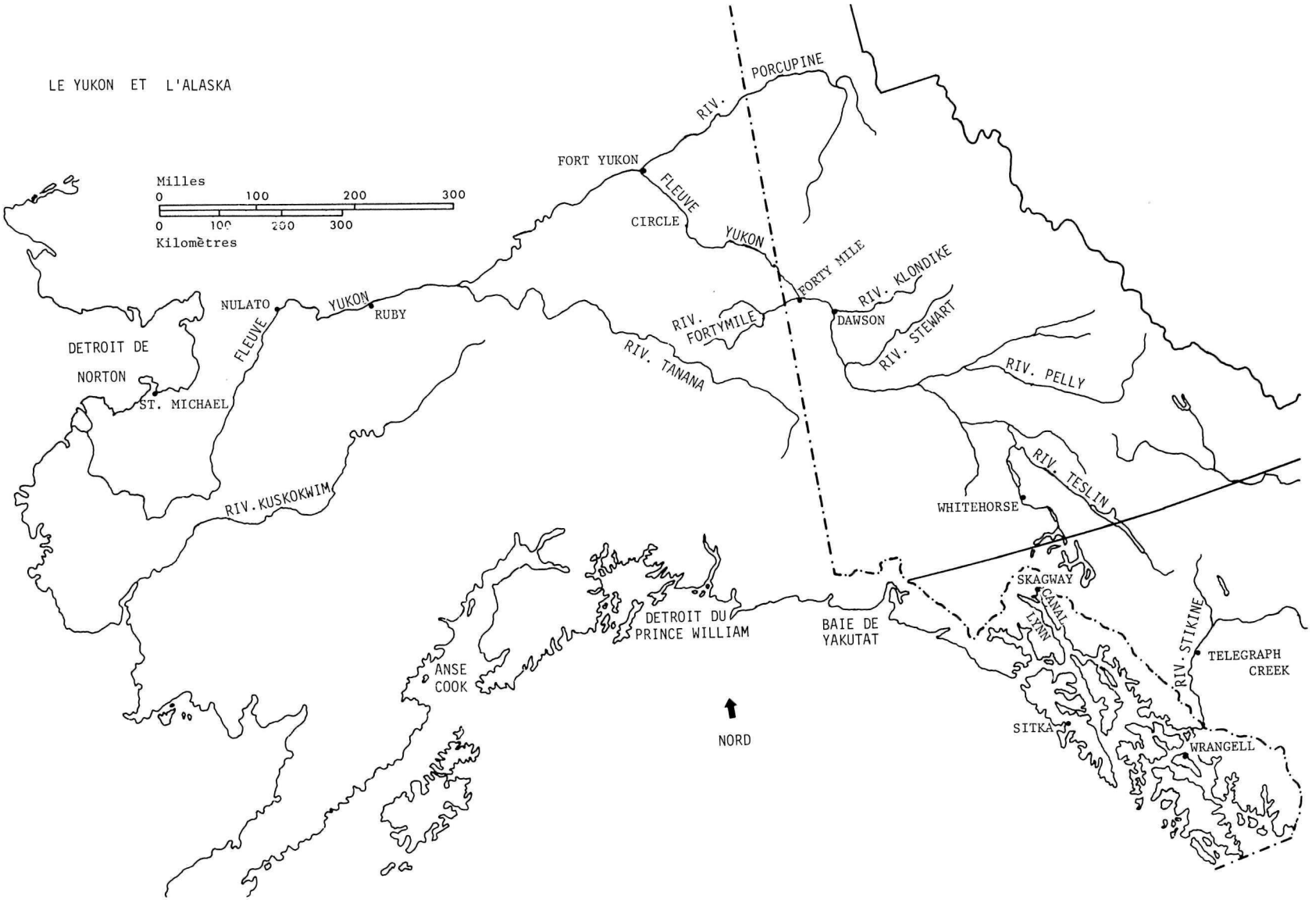
À un certain moment entre 1875 et 1878, un prospecteur peu connu du nom de George Holt a escaladé la pente escarpée, couverte de galets du col Chilkoot. Il fut ainsi le premier homme blanc a passer à l'intérieur à partir des marées du canal Lynn. Holt est selon toute évidence retourné à Sitka par le même chemin. Il montra alentour quelques pépites qu'il dit avoir trouvées sur l'autre versant des montagnes. Il semble que sa randonnée l'ait conduit aussi loin que le lac Marsh (sans nom à l'époque) et jusqu'à Hotalinqua ou la rivière Tes-lin-too. Par la suite, d'autres chercheurs ne purent y trouver d'or et Holt fut tué par les Indiens en Alaska avant que quiconque n'ait pu obtenir de lui les renseignements voulus[30].

Encouragé par les contes enluminés de Holt, George Pilz conduisit un groupe jusqu'au Chilkoot en 1878, mais dut abandonner cette tentative en raison de l'hostilité et de la vigilance des Indiens qui tenaient à leur prérogative sur la piste. Ainsi en septembre 1879, le capitaine L.A. Beardslee, commandant du navire de la marine des États-Unis, le *Jamestown* et représentant senior du gouvernement des États-Unis en Alaska, fit rapport d'une suite d'événements qui devaient changer le mode d'accès de la vallée du Yukon:

> Aux environs du 25 septembre est arrivée la nouvelle par canot indien, qu'il y avait eu une grande bataille entre deux familles chilkates, c'est-à-dire entre les Klockwatories (guerriers) et les Onoochtades et que le chef des premiers, Klotz-kutch [sic] (qui est aussi chef de la tribu) a été sérieusement blessé; la cause du combat ayant été un baril de mélasse qui a servi à Klotz-kutch a donner un potlatch.[31]

Considérant que cette querelle indienne était un danger pour les intérêts américains dans la région, Beardslee envoya une escouade d'une trentaine d'Indiens amis dirigée par Dick et Sitka Jack, deux gardiens de la paix indiens de Sitka. L'objectif de l'escouade était double. Elle devait apaiser les indiens rebelles comme faveur à Klotz-Kutch blessé qui, on l'espérait, accorderait en reconnaissance le droit de passage vers l'intérieur aux commerçants et mineurs blancs. Le message de Beardslee à Klotz-Kutch soulignait le potentiel aurifère de la région, qui, à son dire enrichirait tant les Indiens que les mineurs blancs. Ses efforts étaient guidés par la peur que si les négociations de paix se concluaient par un échec, les mineurs forceraient d'eux-mêmes leur chemin au travers des cols, ce qui se solderait par une situation inextricable[32].

En février 1880, l'escouade policière indienne est retournée à Sitka à l'invitation de Klotz-Kutch. Les mineurs ne perdirent guère de temps aux préparatifs d'expédition. Des embarcations furent rapidement construites et un groupe de 19 mineurs conduits par Edmund Bean



Carte 1. Le Yukon et l'Alaska.

s'engagèrent à agir en hommes sobres et raisonnables, et à ne pas faire de commerce d'alcool avec les Indiens. Les cinq petits bateaux firent voiles sur le canal Lynn le 20 mai 1880. L'escorte navale était composée de 13 marins et de deux policiers indiens commandés par le lieutenant McClelland. En plus des petites armes de chacun des membres du groupe, les militaires étaient équipés d'un (mitrailleuse Gatling) au cas où l'emploi de la diplomatie "brutale" devait se révéler nécessaire.

Cette force formidable s'est rendue jusqu'à Pyramid Harbour où on fit des arrangements pour rencontrer les chef chilkats.

> Il y eut ensuite une négociation générale. Les mineurs offraient des salaires raisonnables et l'on convint que les Indiens transporteraient les marchandises au travers des terres jusqu'à l'anse Chilkat au lieu de passer par la rivière Chilkat et au travers de la ligne de partage des eaux. Après avoir fini chaque chose de façon satisfaisante et les meilleures relations semblant prévaloir entre les mineurs et les Indiens, ... je fis mes adieux aux mineurs, leur souhaitai bonne chance dans la recherche de l'or et continuai...[33].

Beardslee n'eut des nouvelles du groupe que lorsqu'un messager indien lui dit que Bean et sa troupe avaient atteint les hautes eaux du Yukon et que tous étaient très occupés à construire des embarcations sur la rive d'un "lace" afin de pouvoir continuer leur voyage le long du Yukon[34].

La troupe d'Edmund Bean a été le premier groupe d'importance à franchir le Chilkoot. Les mineurs ne restèrent même pas un mois sur les bords du "lac" (probablement le lac Lindeman), et le 4 juillet 1880, ils commencèrent la descente de ce système fluvial. Cette petite poignée d'hommes, typique d'un groupe de prospecteurs individualistes, s'est rapidement démembrée, chacun allant de son côté. Trois des hommes furent les premiers à descendre les rapides qui plus tard portèrent le nom de "Canyon Miles" et "Rapides de White Horse". Toutefois la majorité d'entre eux ont atteint la rivière Teslin et l'ont remontée. Ils y trouvèrent des quantités d'or encourageantes. Deux autres hommes se sont embarqués sur le Yukon juste derrière la troupe de Bean, mais l'on ne sait pas combien étaient les autres mineurs qui les suivaient à Sitka[35]. Tous les hommes ont quitté la région assez tôt pour éviter d'être pris dans les tempêtes d'hiver.

L'année suivante, deux des mineurs qui avaient fait partie de la troupe de Bean retournèrent avec d'autres mineurs. Ils atteignirent la rivière Big Salmon, trouvèrent des parcelles d'or appelées "colours" tout au long des 200 milles qu'ils parcoururent, ainsi que de l'or en quantité "payante" sur quelques bancs de sable. En dépit des pépites et autres, trouvées auparavant dans le district, George Mercer Dawson écrira plus tard que ces trouvailles ont été les premières découvertes de "placer payant" du Yukon[36].

En 1882, les mineurs qui passaient l'hiver à Juneau, nouvelle ville minière qui remplaçait maintenant Sitka comme quartier général des mineurs, se préparaient encore a faire l'ascension du Chilkoot, aiguillonés qu'ils étaient par les découvertes de l'année précédente. On estime que 20 hommes ou plus traversèrent le Chilkoot pour se rendre dans les hautes eaux du Yukon cette année-là[37]. Les prospecteurs se

dispersèrent, et pour la première fois prospectèrent la Pelly[38]. Cette année-là, pour la première fois les mineurs trouvèrent le chemin le long du Yukon jusqu'au fort Reliance de McQuesten. Ceci allongea la piste du Chilkoot jusqu'aux basses eaux. Pour la plus grande joie du négociant solitaire, 12 mineurs décidèrent pour la première fois de passer l'hiver sur place plutôt que de retourner à "l'extérieur". Ils se construisirent des cabanes aux alentours et se rencontraient au magasin de Mcquesten pendant les longues soirées de l'hiver 1882-1883. Ce fut là le début d'une tradition qui plus tard devint la base de l'Ordre des pionniers du Yukon [*Yukon Order of Pioneers*][39]. Le plus important c'est qu'au cours des années 1880, le col Chilkoot devint une route sure vers les rivières aurifères du bassin du Yukon. En réalité, le Chilkoot était le plus important maillon de la chaîne. En petit nombre, les hommes pouvaient se rendre au Yukon par la courte piste du col Chilkoot et de plus pouvaient trouver leurs provisions aux postes de traite situés le long de la rivière. Ceci leur permettait d'accorder plus de temps à la prospection et à l'exploration du pays, et par conséquent augmentait leurs chances de trouver un filon. Si de ce filon naissait une ruée, ces "résidants" en seraient l'avant-garde.

Des explorateurs scientifiques tracent la carte du col Chilkoot.

Arthur Krause, cartographe et anthropologue

La nature inconnue des immensités du bassin du Yukon n'attirait pas que des prospecteurs individualistes, mais aussi une race bien différente d'explorateurs. Le premier de ceux-çi fut William Healy Dall. Il tenta en effet de tracer la carte de la piste depuis le canal Lynn jusqu'au sources du fleuve Yukon. Son nom reste attaché aux premières explorations en Alaska. Il avait fait partie de la *Russian American Telegraph Expedition* en 1865. Peu de temps après l'achat de l'Alaska par les États-Unis, Dall explora le bassin du Yukon d'un bout à l'autre de l'Alaska. Les renseignements obtenus furent communiqués au public en général et à la communauté scientifique dans son livre intitulé "*Alaska and Its Resources*" publié en 1870[40].

Dall était au courant de la piste qui, partant du canal Lynn, menait à l'arrière-pays, bien qu'il ne l'ait jamais empruntée. Sa carte de 1870 montre la piste Chilkat tournant vers l'ouest en forme d'arc à partir de l'extrémité nord-ouest du canal Lynn pour atteindre le lac Laberge[41]. Dall avait remarqué que les Indiens Chilkaht-tena habitant la vallée de la "Chilkaht" étaient des commerçants intelligents et entreprenants[42]. Ils transportaient des marchandises russes par le portage Chilkaht jusqu'à la rivière Lewes en 20 jours[43]. La partie de la carte de Dall, où la piste Chilkoot devait être établie, était blanche et la géographie des sources de la Lewes et du Yukon ainsi que de la chaîne de lacs restait imprécise. Néanmoins, William Dall fut peut-être le premier explorateur à faire le tracé de la piste par la montagne.

Les premiers explorateurs scientifiques qui devaient s'installer dans la partie nord du canal Lynn arrivèrent seulement deux ans après

que Beardslee eut assuré le passage sans danger du col Chilkoot. Les géographes Arthur et Aurel Krause ont été envoyés dans le Pacifique nord par la Société géographique de Bremen. Immédiatement après avoir terminé leur travail en Sibérie, les deux frères vinrent s'installer à Chilkat, petite ville de commerce de fourrures au sud-est de l'Alaska. C'est là qu'ils commencèrent leurs études approfondies des Indiens tlingits alors à peine connus.

Bien que Aurel Krause soit parti en avril 1882, Arthur resta sur place et par deux fois pénétra dans le territoire canadien en passant par les montagnes du nord, devenant ainsi le premier explorateur scientifique à le faire. Son premier voyage, accompagné de deux Chilkats, le mena jusqu'à la vallée de la rivière Taiya. Ils longèrent la rivière à pied portant sur leur dos leurs provisions et escaladèrent le sentier escarpé et enneigé du col Chilkoot en mai 1882. Ils atteignirent le sommet le 28 mai. Après avoir fait une descente rapide jusqu'au lac Crater, Krause mena sa petite troupe le long de la chaîne de lacs encore gelés, au nord du lac que les Indiens appelaient Schutluch (probablement le lac Lindeman). Là Krause rencontra des prospecteurs qui avaient passé le Chilkoot et avaient construit des embarcations en prévision de la fonte du printemps.

Krause ne fit qu'une autre incursion sur le territoire canadien, mais cette fois-çi, il passa par le col Chilkat plus à l'ouest. Le col Chilkat a aussi joué un rôle dans la ruée vers l'or, bien que celui-çi ne fût que secondaire. L'exploration scientifique de Krause des pistes et sentiers de la ruée vers l'or a été consignée dans des rapports et des cartes qui ont été longtemps appréciés par la communauté scientifique[44]. George Dawson, l'arpenteur du Dominion, inclut dans ses propres cartes compilées l'année suivante, des renseignements obtenus de Krause[45]. Bien que le rapport de Krause n'a pas reçu la même publicité que celui de Frederick Schwatka, il reste qu'il a été utilisé et qu'un homme comme Dawson a pu se servir de plusieurs de ses renseignements.

Schwatka commence la légende du Chilkoot

La renommée du Chilkoot attendait un personnage plus haut en couleurs qu'Arthur Krause. Le général Nelson A. Miles intrigué par cette immense acquisition de terres inconnues essaya pendant quelque temps mais sans succès d'obtenir des fonds du gouvernement des États-Unis pour entreprendre l'exploration de l'Alaska. Dans un essai à peine voilé de contourner le refus du Congrès, Miles ordonna à son aide, le premier lieutenant Frederick Schwatka, de faire une reconnaissance militaire de l'Alaska prétextant que les altercations fréquentes entre Blancs et Indiens constituaient une menace à la sécurité du territoire américain.

Schwatka était un personnage flamboyant, qui convenait tout à fait aux objectifs du général Miles. Il était diplomé de West Point depuis 1871 et durant ses affectations à diverses garnisons, avait acquis des diplômes en médecine et en droit. En 1879-1880 il se fit une réputation d'explorateur arctique pour sa recherche tardive de l'expédition perdue de Franklin[46].

Schwatka débuta sa reconnaissance en mai 1883 avec des ordres stricts quant à l'économie et au secret. Plus tard il dira que l'expédition se déroula à la manière d'un cambriolage la nuit, avec un budget même pas suffisant pour publier le rapport[47]. Le 2 juin 1883, le détachement débarqua à Pyramid Harbour. Commencèrent ensuite de longues négociations avec les Chilkats au sujet du prix du transport. Les Indiens rusés avaient de toute évidence décidé de remplacer leurs revenus perdus par des droits de péage élevés tant pour le transport des marchandises que pour le droit de passage des Blancs sur leurs pistes traditionnelles.

L'expédition avança lentement le long du canal Lynn dans un petit vapeur du nom de *Louise*, tirant 20 canots remplis des porteurs Chilkats et de marchandises. La troupe "bien payée" campa près de l'embouchure du fleuve "*dayay*" (Taiya) triant et distribuant les ballots dont le poids variait entre 36 et 137 livres[48]. Les fournitures, plus de deux tonnes, devaient être transportées par les Chilkats au prix apparemment exorbitant de 9 à 12 cents la livre[49]. Les incroyables difficultés de la piste firent que le prix semblait de plus en plus raisonnable après chaque traversée forcée de la rivière Taiya rapide et glaciale. Intrépides, joyeux, gagnant sans cesse le respect de leurs employeurs par leur résistance physique, les porteurs Chilkats marchèrent avec courage jusqu'au pied du col Perrier de Schwatka[50]. À 5 heures du matin, deux ou trois jours seulement après avoir quitté la côte, l'ascension finale commença:

> Escaladant des talus presque perpendiculaires, ils grimpaient sur les mains et les genoux, s'accrochant à chaque roc ou génévrier ou épinette naine, se servant même parfois de leurs dents pour se tenir aux endroits les pires. Le long des talus de neige et sur les falaises glacées des glaciers, ils creusaient au couteau des marches d'escalier se servant d'alpenstocks grossiers coupés dans la vallée pour leur aider à maintenir leur prise. A certains de ces endroits, la pente était si raide que ceux qui portaient des caisses sur leur dos firent des égratignures sur la croûte de glace avec les coins des boîtes. Fort souvent il était possible de s'assurer en appuyant la paume de la main contre la neige. A plusieurs de ces endroits un mauvais pas, ou l'effritement du point d'appui aurait envoyé l'infortuné voyageur plusieurs centaines de pieds plus bas vers une mort certaine. Pourtant il n'y eut pas le plus petit accident et à environ 10 heures, presque épuisés nous étions rendus sur le sommet du col enveloppé d'une brume glaciale, à 4200 pieds au-dessus du niveau de la mer (une petite partie de la troupe avait trouvé un passage plus bas à 4100 pieds. Comment ces petits Indiens pesant en moyenne à peine 140 livres pouvaient porter des poids de 100 livres sur des pentes si abruptes, couvertes de neige et de glace, cela dépasse l'entendement. Un homme transporta un colis de 137 livres alors que des enfants de 12 ou 14 ans transportèrent des charges de 70 livres[51].

Grâce à ces efforts apparemment surhumains, l'expédition militaire de

reconnaissance de Schwatka pénétra dans le territoire canadien. La descente rapide conduisit la troupe à un petit lac en forme de cratère que Schwatka nomma évidemment lac "Crater". Le terrain était stérile, sans arbres, sans rien d'autre que des rochers de granite et de la neige qui rappelait le paysage de l'Arctique. A partir du lac Crater, à la source du Yukon, la piste suivait une vallée; "longeant quelques petits lacs pittoresques à notre gauche,... nous aperçumes finalement le lac principal dans l'après-midi, et en quelques heures nous fûmes sur ses bords à un endroit où un ruisseau de montagne arrivait en dégringolant de la montagne"[52]. Ce lac principal fut baptisé lac "Lindeman" en l'honneur du lieutenant Lindeman de la Société géographique de Bremen[53]. Les Indiens considérant que leur contrat avait été respecté en arrivant à ce point avaient hâte d'être payés. Nombreux sont ceux qui repartirent immédiatement vers le canal Lynn, laissant seuls les membres de l'expédition.

Bien qu'il ne le sût pas, Schwatka et sa troupe n'avait pas traversé de terres inconnues, puisque Arthur Krause avait déjà fait l'exploration approfondie de cette partie de la piste, et de plus avait fait circuler, sans éclat, son rapport dans la communauté scientifique. Il apprit donc des Sticks (Indiens tagishs), dont quelques-uns l'accompagnèrent jusqu'au col Chilkoot, que le lac Lindeman se vidait dans une petite rivière sur laquelle, au dire des Indiens, seul un petit radeau pouvait passer. Certainement pas un radeau aussi grand que celui que Schwatka voulait construire. Il confia aux Indiens une petite quantité des provisions, et ceux-ci lui offrirent, pour éviter le portage à dos, deux fragiles canots d'écorce. Ne croyant pas réussir sa mission à l'aide de ces "petites embarcations branlantes" Schwatka remarqua amèrement:

> Nous ne vîmes ni les embarcations ni leurs propriétaires avant trois jours, alors que les hommes revinrent en rampant - la tempête faisant toujours rage - pour expliquer ce qui ne nécessitait aucune explication[54].

N'ayant que peu de choix, Schwatka commença la construction de ses radeaux.

> [...]un radeau d'assez grandes dimensions, 15 pieds sur 30, avec un pont surélevé au milieu. Les cordes qui servirent aux Indiens pour le transport des colis servirent à lier ensemble les billes de bois du radeau mais nous avions plus confiance dans les grosses chevilles de bois qui reliaient les billes ensemble. Ces chevilles avaient été enfoncées dans les trous forés dans les billes[...] Un pont fait de troncs de pins secs alignés, suffisamment surélevé pour que les vagues ordinaires ne viennent mouiller nos effets, avec un poteau fixé par tenons et mortaises à une des billes du fond et supporté par quatre haubans de cordes sur lequel nous plaçâmes un mur de tente qui servit de voile, le poteau de faîtage servant de bout de vergue, les agrès arrangés de telle façon que nous pouvions le monter ou le descendre. De grandes rames servaient à l'avant et à l'arrière à diriger cette grossière embarcation. Le soir du 14 juin, le radeau était terminé, [...][55]

Ce radeau rudimentaire était bien plus élaboré et résistant que bien d'autres qui suivirent. En dépit de la conception soignée de l'embarcation, cependant, l'équipée le long du lac Lindeman fut fertile en problèmes pour l'équipage de trois hommes. Par la suite, le radeau fut élargi et amélioré après avoir péniblement passé au travers du rapide Payer[56]. Travaillant en eaux glaciales et constamment harcelés par les hordes de moustiques, les hommes renforcèrent le radeau et l'agrandirent jusqu'à 16 pieds sur 42.

Le matin du 19 juin ils arrivèrent au but du voyage. Schwatka compara le lac Bennett, entouré de "montagnes coiffées de fer" au passage côtier intérieur[57]. En dépit de sa beauté évidente, ses rives peuplées d'arbres épars n'offraient que très peu d'endroits pour s'abriter. Les vagues balayées par le vent sur l'arrière du radeau le rendaient mouillé et très inconfortable mais accéléraient son allure. Sa conception particulière où aucune bille ne parcourait toute la longueur, lui donnait une articulation d'accordéon, ce qui inquiétait ses passagers[58].

Le jour suivant, le radeau fut encore modifié dans une petite crique. On trouva des arbres dont le tronc avait la longueur voulue et on les incorpora au radeau pour lui donner une plus grande rigidité. Le 21 juin, le voyage si souvent interrompu prit fin une fois de plus alors qu'ils amarèrent proche du déversoir nord du lac Bennett. Le nom de cet étroit passage entre les deux grands lacs fut choisi non plus selon les connaissances européennes ou américaines de Schwatka mais à la mode indienne: "*Caribou Crossing*", "là où passent les caribous". Après avoir regretté l'absence de caribous à Cariboo Crossing à cette époque de l'année, la troupe continua vers le lac Nares sur les seules victuailles allouées par le gouvernement, c'est-à-dire du porc[59]. Après être passés au travers de ce petit lac, ils trouvèrent une bien plus grande étendue d'eau qu'ils nommèrent lac "Bove" (lac Tagish)[60]. Cela les mit une fois de plus à la merci des vents incessants. Le changement des essences d'arbres le long du lac Bove impressionna Schwatka. Il se rendit compte de leur valeur commerciale mais fut probablement impressionné à l'excès en raison de la rareté d'arbres convenants à la construction de son radeau sur le lac Lindeman. Après avoir passé le lac "Takko" (branche Taku) dans l'après-midi ils se trouvèrent bien vite sur une autre rivière d'une longueur considérable. C'est le long de cette rivière (la Tagish) que Schwatka remarqua une maison de bois rond assez bien construite, seul signe d'habitation le long de sa route[61]. La rivière Tagish, qui s'écoule du lac Tagish entraîna le radeau jusque dans le lac Marsh d'une profondeur uniforme de 18 pouces au passage de Schwatka[62]. La vallée dans laquelle ils avaient voyagé jusqu'ici s'élargit à la hauteur du lac Marsh en une prairie couverte de vieilles herbes jaunies avant la nouvelle pousse du printemps.

C'est avec une certaine appréhension que Schwatka s'engagea dans le déversoir du lac Marsh qu'il appela sur sa carte le "fleuve Yukon"[63]. Ses inquiétudes venaient des dires indiens qu'il y avait un rapide très grand et impassable au devant d'eux. Après avoir progressé presque sans incident le long des lacs, Schwatka attendait avec joie la distraction promise. Toutefois il dut parcourir 50 milles et non 5 milles comme le lui avait laissé croire les Indiens pour briser

la monotonie de sa randonnée. Le 1er juillet 1883, quatre jours après avoir quitté le lac Marsh, un guide indien qui s'agitait frénétiquement les avertit du danger imminent qui les menaçait. Ils approchaient du "Grand Canyon du Yukon":

> Une laborieuse reconnaissance de trois à quatre heures à la chaleur et à la merci des moustiques, nous révéla que les rapides devaient être longs d'environ cinq milles [...] Le fleuve Yukon, qui auparavant devait avoir de 300 à 350 pieds de large se rétrécissait graduellement quand il se rapprochait de la coulée aval du canyon et à l'endroit où le courant y pénètre dans un flot d'écume blanche, je ne pense pas qu'il soit plus large que le dixième de cette distance[...] Au travers de cet étroit passage de roches ridées, les eaux vives du grand fleuve se transforment en une masse d'écume ressemblant à du lait[...][64]

Pourtant le canyon n'était que le commencement des eaux en furie:

> A la sortie nord du canyon, la rivière tumultueuse revient rapidement à sa largeur précédente, mais ne réduit pas sa vitesse d'un iota et s'écoule en une mince couche blanche sur les écueils et les rochers et les bancs entremêlés à souhaits d'immenses arbres morts, le tout dix fois plus dangereux pour un bateau ou un radeau que le canyon étroit lui-même[...][65]

Le radeau, ne portant qu'un équipage restreint a été envoyé dans les rapides écumeux d'un seul coup et arriva à l'autre bout avec relativement peu de dommages. Les longues billes d'un côté furent brisées dans une collision avec le bord du canyon. Grandement soulagés, les hommes se mirent au travail pour réparer les dommages et portager les marchandises autour de l'obstacle alors que leur chef se délaissait à pêcher dans le fleuve les ombres arctiques qui y abondaient. Après que les réparations furent terminées, le voyage reprit son cours.

Le 6 août 1883, pas tout à fait deux mois après avoir laissé les eaux salées, la troupe de Schwatka était prise en remorque jusqu'à St. Michael par le vapeur de la Compagnie commerciale de l'Alaska le *Yukoner*. L'exploration du puissant fleuve avait été faite rapidement et sans grandes difficultés. La signification de l'exploration faite par Schwatka ne réside pas particulièrement dans le fait qu'il fut le premier à accomplir un tel voyage, mais qu'il a été le premier à faire le tracé de la route principale pour la ruée du Klondike de 1897 à 1898. Une réalisation de caractère douteux à mettre au compte de Schwatka, est son indifférence arrogante de la nomenclature existante des traits géographiques situés le long de sa route. Il n'apporta aucun intérêt au fait que les Indiens, les mineurs et les négociants avaient baptisés quantité de particularités géographiques. En plus, bien que les frontières aient été l'objet de litiges, il n'hésita pas à nommer, sur une grande partie de son trajet, des lieux qui, quoique de géographie incertaine, appartenaient au territoire canadien. Néanmoins, la publicité qui suivit l'expédition capta l'imagination des Nord-américains et des géographes de salon du monde entier[66].

William Ogilvie, Arpenteur du Dominion

Entre la fin de l'expédition de Schwatka et le début de celle de Dawson en 1887, la prospection s'intensifia avec l'arrivée, de plus en plus grande, d'hommes dans le Yukon. Avant 1887, il y avait déjà eu plusieurs discussions entre William H. Dall du *United States Geological Surveys* et George M. Dawson du Service de relevés de géologie et d'histoire naturelle du Canada[67]. Dall était depuis longtemps en faveur d'une approche systématique de l'exploration du Nord-Ouest, alors que Dawson avait été impressionné par les expéditions de Kraus et de Schwatka. Tous deux étaient d'accord qu'un relevé officiel était nécessaire. L'augmentation incessante de l'activité dans le district du Yukon faisait de l'incertitude du tracé de la frontière internationale une situation de plus en plus intolérable.

Le gouvernement canadien, indisposé par l'incursion militaire américaine et par le baptème haut-la-main des particularités géographiques canadiennes par Schwatka, était devenu plus réceptif aux plaidoiries de Dawson. En 1887, Thomas White, ministre canadien de l'intérieur, autorisait l'organisation d'une expédition devant faire l'exploration du bassin hydrographique du Yukon. George Dawson devait être chargé de l'expédition à trois objectifs. Dawson lui-même devait se charger de tracer un cheminement depuis le district de Cassiar au nord de la Colombie-Britannique, en passant par les rivières Dease, haute Liard et Frances, et de là jusqu'à la rivière Pelly et au fleuve Yukon. Cette route était presque la même que celle suivie par Robert Campbell quelque 30 ans auparavant. R.G. McConnell était chargé pour sa part du relevé de la rivière Stikine, de la basse Liard, et plus tard reçut l'ordre de rester pendant l'hiver 1887-1888 dans le Mackenzie. Au printemps de 1888, McConnell devait descendre le Mackenzie et continuer sur le Yukon et la Lewes, en passant par l'extrémité nord des Rocheuses et la rivière Porcupine. Son retour au sud, après avoir remonté la Lewes devait passer par l'un des cols de la côte du Pacifique proche du canal Lynn. Finalement, William Ogilvie devait faire le tracé d'une ligne allant du canal Lynn au travers du col Chilkoot vers la rivière Lewes et finalement vers le puissant Yukon. Le but principal de l'exploration était de déterminer avec précision le point d'intersection du 141^{e} méridien avec le fleuve Yukon. Par la suite, après avoir passé l'hiver dans le Yukon, il devait continuer son tracé vers le nord-est et le Mackenzie au printemps de 1888. Dawson était convaincu que les trois cheminements différents seraient les conditions idéales pour augmenter la connaissance du district du Yukon, considérant l'augmentation incessante de la recherche des placers aurifères[68].

William Ogilvie, qui passa de nombreuses années dans le Yukon comme avocat enthousiaste du gouvernement, commença son relevé à l'île Pyramid. Après avoir déterminé la position de l'île, son équipe continua vers l'anse Chilkoot à l'embouchure de la Taiya. Il atteignit ce point le 2 juin 1887.

Les préparatifs furent fait pour faire passer les fournitures au delà des montagnes jusqu'au lac Lindeman. Comme les autres qui l'avaient précédé, Ogilvie trouva difficile de convaincre les Indiens à transporter ses ballots à un taux "raisonnable". Les Chilkats apprirent que l'équipe d'arpentage était composée d'Anglais. Comme ils avaient

perdu le fils de leur chef aux mains des Anglais quelques années auparavant, le prix du transport grimpa à 20 $ les 100 lb. Le chef était déterminé à faire payer aux Anglais un prix exorbitant afin de réparer l'injure. Le commandant Newell de la marine des États-Unis intervint, les menaçant de punition par le "Grand-Père" à Washington. Les Indiens se rétractèrent et acceptèrent un prix de 10 $ les 100 lb.[69]

Après de sempiternelles négociations, les 120 porteurs indiens, hommes, femmes et enfants se mirent en route vers le sommet avec deux membres de l'équipe d'arpentage qui devaient s'assurer que les provisions et l'équipement arriveraient bien à destination. Ce n'est pas le départ des porteurs qui mit fin aux problèmes. Chacun des porteurs reçut un ticket qui, présenté au représentant du gouvernement serait repris et justifierait le paiement. Prétendant avoir perdu le ticket, les porteurs se présentaient une seconde fois pour le paiement. "La première fois ils présentaient le ticket, mais la seconde, ils prétendaient l'avoir perdu et exigeaient le paiement des deux"[70]. En général, les indiens firent la vie dure à Ogilvie. Il croyait que si le commandant Newell n'avait pas été dans l'anse au début, le caractère agressif des Indiens eut été encore plus difficile[71].

Ogilvie continua de faire ses levés au fur et à mesure que son équipe s'approchait du col. A l'aide de ses notes, il put calculer que le col Taiya (Chilkoot) se trouvait à 3378 pieds au-dessus des eaux de navigation par canot de la rivière Taiya. Plus tard Dawson estima l'élévation de ces eaux à 124 pieds au-dessus du niveau de la mer. Ainsi, selon les calculs d'Ogilvie, le col se trouve à 3502 pieds au-dessus du niveau de la mer. L'élévation telle que déterminée par Lindeman à l'aide de lectures d'un baromètre anéroïde est de 2145 pieds[72].

Les porteurs indiens embauchés sur la côte abandonnèrent Ogilvie dès l'arrivée au sommet, laissant l'équipe à ses propres ressources. Les hommes d'Ogilvie souffrirent énormément à transporter des marchandises du sommet jusqu'au lac Lindeman. N'étant pas préparés à ce travail, ils souffrirent de cécité des neiges et de toutes sortes d'autres maux en rapport avec l'épuisement physique. La futilité de leurs efforts et le gaspillage d'une précieuse saison d'été, furent vite réalisés. Ogilvie demanda à un homme influent auprès des Indiens de la tribu Tagish (George Carmack) de convaincre ceux-ci de lui fournir des porteurs à 5 $ les 100 lb pour le transport du reste des marchandises. Même à ce bon prix, les Tagishs hésitèrent par peur de réprésailles pour leur transgression du monopole tlingit. Ogilvie, à bout de patience, encouragea les Tagishs à faire valoir leurs droits:

> Après avoir montré à quel point leur peur était ridicule, et après avoir expliqué que chacun avait le droit exclusif de travailler dans son propre pays, le pays au nord de la chaîne montagneuse étant reconnu par les Indiens de la côte comme étant celui des Tagishs. De la même façon les gens de la côte avaient le droit de faire le travail sur leur versant de la montagne et puisque l'un d'entre eux travaillait déjà avec moi sans souffrir de dommages et que cela devait continuer ainsi, neuf autres se joignirent à moi, et tremblant de peur commencèrent à portager jusqu'au lac.[73]

Les porteurs Chilkoots sans hésitation se joignirent aux Tagishs, et avec seulement une petite avarie, toutes les marchandises arrivèrent au lac Lindeman. Les arpenteurs emportèrent leurs marchandises dans deux canots Peterborough jusqu'au bout du lac et les portagèrent jusqu'à la tête du lac Bennett. C'est seulement à ce moment que les hommes purent chercher les arbres pour la construction de leurs embarcations. Il fallut plusieurs jours pour trouver des arbres aux dimensions voulues, les arbres de la partie nord du lac étant petits et chétifs. Le 12 juillet, une partie de l'équipe fut envoyée au bas du lac dans le but d'examiner le "canyon" et établir une cache de fournitures à cette extrémité. Alors qu'il était à Juneau, Ogilvie entendit des rumeurs disant qu'il y avait un autre col plus bas à partir de l'anse Chilkoot vers les hautes eaux du Yukon. S'informant auprès des gens vivant à l'embouchure de la rivière Taiya, Ogilvie devint convaincu qu'il y avait bien un autre col, mais il ne put obtenir que peu de renseignements à son sujet[74].

Parmi les membres de l'équipe d'Ogilvie, il y avait un homme qui avait une grande expérience des bateaux de rivière et de la prospection. Le capitaine William Moore, impliqué à la ruée vers l'or de la Colombie-Britannique, gagna et perdit des fortunes à faire du transport. Par son fils Bernard Moore, le capitaine Moore apprit l'existence d'un col plus bas et sur ces on-dit seuls, cet aventurier conçut un schéma de transport pour se refaire une fortune[75]. Ogilvie, autant que Moore, désirait en savoir plus sur ce col.

A partir des rapports traitant du col Chilkoot, Ogilvie avait conclu qu'il ne convenait ni à la construction d'une route ni au passage des chemins de fer, mais ce nouveau col plus bas attisait ses espoirs. Ogilvie décida d'y envoyer Moore pour en faire la reconnaissance. Là encore, les inévitables problèmes commencèrent avec les indigènes. Les Chilkoots refusèrent d'accompagner Moore et prétendirent ne rien savoir de ce col. Ceci laissa Ogilvie supposer qu'ils avaient l'intention d'en garder le secret. Sa curiosité en fut avivée. Les Tagishs ne voulaient pas accompagner cette nouvelle expédition par peur de représailles de la part des Chilkoots. Après de longues séries de négociations, un Indien tagish nommé Jim, qui devint fameux plus tard sous le nom de "Skookum Jim" finit par accepter d'accompagner Moore. Jim avait déjà passé le col et était considéré comme "fiable et utile"[76].

Moore découvrit le col à la tête de la Skagway, à 18 milles de la côte et quelques 22 ou 23 milles entre le sommet et le lac intérieur (Bove ou Tagish). Ce "nouveau" col était, selon Moore, couvert d'arbres jusque sur l'autre versant. Ogilvie évalua l'élévation de ce col à 2500 pieds au-dessus du niveau de la mer. Ogilvie baptisa le col "White" en l'honneur du ministre de l'intérieur, l'honorable Thomas White. Bien que plus longue, la piste du col White était par contre moins élevée, et l'idée de construire une route ou un chemin de fer jusqu'au coeur du district du Yukon excitait l'imagination du capitaine Moore.

Au moment de cette importante découverte, Ogilvie et ses hommes continuaient le laborieux travail du relevé des lacs. Cette tâche était d'autant plus difficile qu'un vent de plus en plus fort soufflait de la côte, faisant une houle si forte qu'on s'y déplaçait difficilement et que les fréquents accostages devenaient hasardeux et mouillés. Le relevé ne pouvait se faire qu'à la vitesse de 10 milles par jour. Après

avoir passé huit jours sur les lacs, les arpenteurs atteignirent le canyon. Le groupe envoyé en éclaireur avait atteint cet obstacle deux jours auparavant et attendait Ogilvie avant de s'engager sur les eaux tumultueuses du rapide.

Avec toutes les précautions auxquelles on pouvait s'attendre d'un fonctionnaire chevronné, Ogilvie examina le canyon, équipa chacun de ses hommes de ceintures de sauvetage et leur fit descendre le canyon. Un des canots manoeuvré par deux arpenteurs "sautait" bien plus que prévu[77]. Ogilvie, dans la plus grande des embarcations, fit les mêmes observations au cours du voyage qui dura trois minutes à une vitesse escomptée de 12 milles 1/2 à l'heure.

Très observateur, l'Arpenteur du Dominion mesura la longueur du canyon: une longueur de 5/8 de mille divisée en deux par un bassin circulaire d'environ 150 pieds de diamètre, ses rives très escarpées s'élèvent à environ 100 pieds. En aval du bassin, la dénivellation était plus grande ce qui rendait le torrent plus rapide encore. Les murs du canyon étaient perpendiculaires, formés de colonnes hexagonales de basalte. La seconde partie de l'obstacle qui mesurait 3/8 de mille, avait reçu des mineurs le nom de "Rapides Whitehorse". Ogilvie les considérait comme les plus dangereux du Yukon et trop perfides pour s'y engager "autrement que par accident".

> Confinés entre des rives basaltiques basses qui, en bas se ressèrent soudainement pour ne laisser qu'un canal d'une trentaine de verges de large. C'est là que se trouve le danger puisque la dénivellation est rapide et que l'eau se précipite à une vitesse vertigineuse, sautant et bouillonnant comme une cataracte.[78]

La confirmation du jugement d'Ogilvie nous vient des mineurs qui s'efforcaient d'éviter de descendre ces eaux blanches. Une série de trois portages a été établie afin d'éviter les pires parties de la chaîne de rapides. C'est là que, dès l'été 1887, un cabestan a été construit pour tirer les embarcations le long de la pente escarpée. C'était le début grossier de la mécanisation des transports le long du haut Yukon. Dans les années suivantes, les deux côtés du canyon furent équipés de tramways pour éviter à des milliers de mineurs les dangers de la noyade.

Le principal objectif d'Ogilvie était de déterminer la position du 141e méridien, là où il traverse le fleuve Yukon, un point situé à une grande distance vers l'ouest. Dans ce but, le travail sur le cours d'eau progressait deux fois plus vite que sur les lacs agités. A la fin d'août, Ogilvie avait atteint la rivière White et dès le lendemain, il aperçut le confluent de la Stewart. En septembre, l'équipe rencontra les vieux du Yukon, McQuesten et Harper, à l'embouchure de la rivière Fortymile où ils se construisaient un nouveau poste de traite. Moins d'une semaine après avoir laissé Forty Mile, Ogilvie atteint son but, établit ses quartiers d'hiver et passa ce très rude hiver à faire des observations pour la détermination de la frontière internationale[79]. Le printemps suivant, sa tâche achevée, Ogilvie quitta le Yukon par la rivière Porcupine et retourna au sud par le fleuve Mackenzie.

L'expédition canadienne au Yukon de William Ogilvie fut une contribution plus significative aux connaissances générales sur le Yukon que ne le fut celle de Frederick Schwatka. Ogilvie avait établi des

stations géodésiques tout au long de la partie canadienne du fleuve Yukon. Les élévations des cols Chilkoot et du lac Lindeman avaient été déterminées également. Comme résultat immédiat de l'expédition d'Ogilvie, le capitaine William Moore avait découvert et fait la reconnaissance du col White. Finalement et peut-être de moindre importance, les figures historiques de George W. Carmack et de "Skookum" Jim ont été enregistrées dans les dossiers du Yukon.

DE L'OR DANS LE YUKON, 1887-1896

Les débuts de la prospection

Alors que des hommes comme Schwatka et Ogilvie faisaient reculer les frontières de la connaissance géographique du Yukon, un grand nombre de mineurs inconnus recherchaient des informations plus spécifiques au sujet des rivières et des ruisseaux. Leurs explorations augmentèrent régulièrement durant les années 1880. En 1884, la barre de Cassiar fut découverte sur le fleuve Yukon à 27 milles en aval du confluent de la rivière Teslin[1]. Bien que cette découverte n'ait pas été spectaculaire, elle apportait quand même un revenu de 30 $ par jour à ceux qui, toute la journée, lavaient le sable à la batée.

En avril 1885, un groupe de mineurs dirigé par Thomas Boswell tirèrent leurs traîneaux sur la rivière Stewart encore gelée. Dynamitant des trous d'essai dans les bancs de sable gelé, ils marquaient ceux qui semblaient prometteurs et continuaient de chercher "le filon". A environ 90 milles de l'embouchure de la rivière, une barre qui plus tard fut appelée la barre Chapman, donna tant d'or que le groupe s'arrêta là pour le restant de l'été. Les 100 $ par jour que les hommes gagnèrent étaient proches de l'extraordinaire si l'on pense aux méthodes rudimentaires qu'ils employaient[2]. L'activité à la barre Chapman fut doublée par un autre groupe de quatre mineurs qui firent des découvertes substantielles rien que sept milles plus en amont sur la rivière Stewart. Le rendement de cette barre appelée maintenant la barre Steamboat, fut de 35 000 $. Au cours de l'été 1886, on apprit à "l'extérieur" qu'il y avait de l'or dans la rivière Stewart. Quelque 100 mineurs éprouvés se mirent en route pour travailler les nouveaux gisements. Le rendement total de la rivière Stewart dépassait les 100 000 $ à la fin de la saison de 1886.

La même année, deux frères, Franklin et Henry Madison, se sont rendus et ont examiné la rivière Stewart. Ils ne furent pas impressionnés par le montant d'or qu'on en tirait. Franklin fit remarquer qu'il n'aimait pas le genre d'arbres qui poussaient sur la barre et que l'on ne trouvait jamais d'or là où poussent les oignons sauvages et les poireaux, et pour cette raison, continua sa recherche vers le nord[3]. Ces remarques au pied-levé furent suivies d'une exploration de la rivière Fortymile, située plus en aval sur le Yukon. Leurs efforts suivants furent bien récompensés grâce à la découverte d'or grossier dans le gravier recouvrant le roc. Cette découverte fut faite à quelque 23 milles de l'embouchure de la rivière Fortymile, c'est-à-dire juste à l'intérieur du territoire des États-Unis. Cette trouvaille d'or grossier depuis longtemps attendue, attira les mineurs de la Stewart comme un aimant. Au printemps 1887, les gisements de la rivière Stewart étaient tous déserts. L'excitation à Forty Mile incita

Harper et McQuesten à déménager leur poste de traite à l'embouchure de cette rivière.

La croissance de ce centre minier était lente mais constante puisque les trouvailles dans les ruisseaux tributaires élargissaient ce champ aurifère et par tant, la production d'or. L'exposition continue aux conditions du Yukon engendra l'amélioration des méthodes de travail dans un pergélisol obstiné. La saison minière put donc être prolongée, ce qui fut la chance d'un nombre croissant de mineurs en prospection ou en hivernage. Pendant plusieurs années après cette première trouvaille, il y eut 300 mineurs sur la Fortymile[4]. En réponse à la demande croissante en 1889, la Compagnie commerciale de l'Alsaka lança le vapeur *Arctic*, meilleur et plus grand que les précédents, mais il ne pouvait transporter assez de fournitures pour permettre à plus de 100 mineurs d'hiverner[5]. Les autres devaient quitter le pays. Ceux qui partaient chaque automne avaient le choix entre remonter le courant à la perche le long du Yukon jusqu'au col Chilkoot ou de se laisser descendre jusqu'à St. Michael où, avec un peu de chance, ils pouvaient trouver un vapeur en route vers la côte ouest des États-Unis.

Pour ceux qui restaient, l'isolement était le principal problème. Le courrier était pratiquement inexistant puisque les lettres n'arrivaient qu'une fois par année par le vapeur. D'un autre côté, il était possible d'envoyer des lettres vers "l'extérieur" en les confiant aux mineurs qui s'en allaient. Ceux-ci toutefois étaient rares et refusaient souvent cette responsabilité. Une correspondance intéressante avec ceux restés à "l'extérieur" était impossible. Cet isolement des mineurs, s'il n'avait pas de solution, pouvait être adouci par l'avant-garde de la civilisation, le saloon. Le premier de ces établissements inévitables fut ouvert à Forty Mile en 1889. Plus tard l'avancement de la civilisation apporta une réduction temporaire de la solitude. En effet des troupes de théatre et de vaudeville venaient en tournée au grand amusement des mineurs[6]. C'était là la vie que s'imposaient les premiers mineurs.

Des trouvailles profitables furent faites sur les rivières tributaires de la Sixtymile qui s'éloignait en courbe du Yukon pour se diriger vers le bassin de la Fortymile. Les activités incitèrent Arthur Harper à établir un autre poste de traite ainsi que quelques tentes et cabanes. Ces maigres débuts d'établissement furent nommés par Harper, qui avait reçu du gouvernement l'autorité de baptiser les nouveaux postes, "William Ogilvie" en l'honneur de l'Arpenteur du Dominion.

En 1894, le révérend McDonald fit la découverte, désormais légendaire, d'un placer où l'on ramassait "l'or à la cuiller", dans le ruisseau Birch tout près de ce qui est maintenant Circle City en Alaska. A cet endroit du Yukon, à environ 140 milles en aval de Forty Mile, McQuesten bâtit un poste de traite de deux étages, s'évertuant à suivre les prospecteurs chanceux qu'il avait si généreusement alimentés. Le "nettoyage" de 1895 s'élevait à environ 400 000 $, une riche prospective de ce qui allait venir peu de temps plus tard[7]. Ces trouvailles de valeur attirèrent un nombre toujours croissant de mineurs "itinérants" dans la vallée du Yukon. William Ogilvie qui avait confiance dans le potentiel de la région, observa que la prospection était grandement entravée par l'environnement naturel et le manque de transport. Mais les incitations au développement restèrent sans effet.

Néanmoins, les transports s'améliorèrent. En 1895, la Compagnie commerciale de l'Alaska et la Compagnie nord-américaine de commerce et de transport avaient augmenté la capacité de leurs entrepôts à Circle City. La Compagnie commerciale de l'Alaska avait trois vapeurs sur le Yukon, l'*Alice*, la *Bella* et le petit, mais fidèle *Arctic*. Ce dernier était placé sous le commandement d'un explorateur vétérant, le capitaine William Moore. La Compagnie nord américaine de commerce et de transport venait juste de lancer le *John J. Healy* pour accompagner le *Porteous B. Weare* sur le fleuve. Ainsi, une plus grande quantité de marchandises furent transportées sur le fleuve aussi loin que le fort Selkirk.

Pendant ce temps, l'approche par le sud du Yukon constituait encore un voyage laborieux. La Compagnie de commerce de Healy et Wilson, mit en service un train de portage du port de Dyea jusqu'au camp Sheep à moitié chemin du col Chilkoot. Du camp Sheep, point d'arrêt naturel, la piste n'était plus praticable pour les chevaux chargés. C'est là que les porteurs indiens bénéficièrent d'une très brève prospérité en transportant les propriétés des mineurs jusqu'aux lacs au tarif de 1 cent la livre[8]. Ceci était moins que n'avait payé Schwatka, mais quand même considéré exorbitant par les clients du service.

Une prospection plus raffinée exigeait l'emploi de chevaux de trait, mais ceux-çi étaient rares dans cette région inaccessible. Quelques-uns ont été amenés par le col Chilkoot d'une manière nouvelle mais inhumaine. Le "dog puncher" Arthur Walken observa le procédé au début de 1896:

> Les chevaux étaient ficelés dans une écharpe de corde et guidés le long de la piste par une grande corde. Il y avait une centaine d'hommes ou plus par cheval. Ceux-çi tiraient jusqu'au moment où le cheval perdait pied. Alors les chevaux étaient hissés jusqu'au sommet en trainant sur le côté. Ils se blessaient sur les arêtes vives, avaient les yeux bandés et, après avoir passé le sommet glissaient sur le dos de l'autre côté de la pente jusqu'au lac Crater quelque 400 pieds plus bas [9].

Leur entrée brutale dans le territoire du Yukon était peut-être une introduction convenant à la vie dure, brève, infestée de moustiques qu'ils avaient à subir dans les camps de mineurs. Les longs hivers froids, aggravés d'une pénurie de fourrage, signifiaient une vie courte mais utile pour les animaux sacrifiés.

En 1895, un semblant de stabilité se fit jour au Yukon. La Police à cheval du Nord-Ouest arriva à Forty Mile avec un détachement de 20 hommes. La souveraineté canadienne était maintenant une réalité tangible implantée au fort Constantine (aux effectifs trop peu nombreux), situé à Cudahy en aval de la rivière Fortymile. C'était ça le Yukon, à la veille de la "découverte".

La découverte

Les participants au drame en développement que fut le Klondike vinrent des coins les plus reculés de l'Amérique du Nord. Robert Henderson natif de Nouvelle-Écosse avait cherché l'or partout dans le

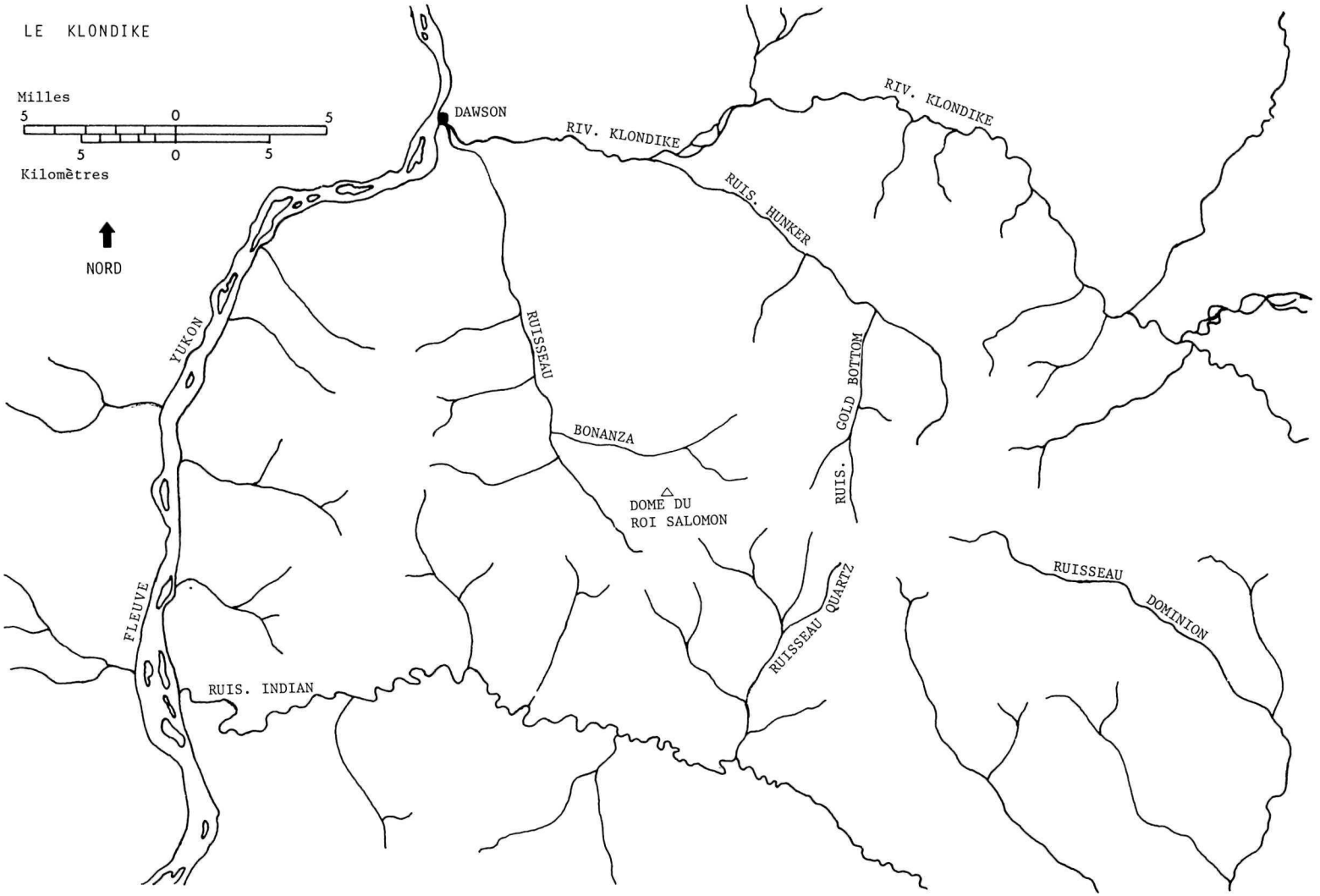
monde comme matelot avant de venir au Yukon. Alors qu'il était à Ogilvie en 1894, il rencontra Joe Ladue, un partenaire commerçant de Harper et McQuesten. La croyance farouche de Ladue aux richesses de la région, encouragea Henderson à explorer le sol vierge du bassin de la rivière Indian. C'est donc seul qu'il s'y rendit, puisque ses partenaires avaient préféré les gisements connus de Circle City aux espoirs de la Indian. Henderson se mit en route plein d'espoir vers cette rivière. Celle-ci, parallèle à la rivière Klondike, fameuse maintenant, n'en était séparée que par une crête de 26 milles de large qui fut connue plus tard sous le nom de "Dome du roi Salomon".

Le pénible travail, consistant à faire fondre le gravier et la boue gelée des trous d'essai, ne donna durant l'hiver 1894-1895 que des "couleurs". Durant le printemps et l'été 1895, Henderson travailla dans des sections des ruisseaux Quartz et Australia, tributaires de la rivière Indian, mais ne reçut que peu d'encouragement en dépit du travail éreintant. Cet été de prospection a presque sonné la fin de sa vie de prospecteur. Il resta 14 jours seul dans un camp afin de refaire ses forces ayant subi de graves blessures en tombant d'un pont de bois rond bâti en vitesse. Il s'était blessé à la jambe sur la souche pointue d'un jeune arbre. Après s'être remis, il se rendit dans un canot de peau d'orignal, qu'il fabriqua lui-même, jusqu'à l'embouchure du ruisseau Quartz qu'il remonta encore une fois. Près de 18 jours de travail ardu et épuisant passés à construire un barrage et un couloir pour le gravier, ne rapportèrent que quelque 13 $. Découragé, Henderson retourna à Ogilvie et peu de temps après était de retour au ruisseau, cette fois avec un partenaire qui resta tant qu'il y eut des victuailles. Une fois de plus, Henderson retourna à Ogilvie et encore une fois au ruisseau Quartz, seul cette fois, mais avec des victuailles pour une année. Cet hiver solitaire, il le passa à prospecter et à faire fondre le gravier en préparation du "nettoyage" du printemps. Le lavage du printemps 1896 ne rapporta que 620 $.

Henderson était voué à la recherche de l'or et son manque de chance, comme son accident à la jambe, ne pouvait freiner cette fanatique poursuite. Regardant plus loin, il remonta jusqu'à la source du ruisseau Quartz et traversa la crête qui sépare le bassin du ruisseau Quartz de celui de la rivière Klondike. En prospectant un petit ruisseau que plus tard il nommera "Gold Bottom" [à fond d'or] il trouva un dépôt de 2 cents, c'est-à-dire à deux cents d'or par bâtée. Bientôt ses réserves s'épuisèrent[10]. Puisque ce dépôt, si maigre fût-il, était meilleur que les autres, il décida d'y revenir. Il croyait que ce ruisseau se déversait dans la rivière Klondike et comptait y revenir en la remontant. Bien qu'il se rendit à Ogilvie par la rivière Indian, il escomptait bien retrouver l'embouchure du ruisseau Gold Bottom là où il se déversait dans la Klondike.

En juillet 1896, Henderson rencontra George Washington Carmack et ses deux compagnons indiens, Skookum Jim et Taglish Charlie qui campaient à l'embouchure de la Klondike. Carmack attrapait et séchait des poissons. En accord avec le "code d'éthique verbal" des mineurs, Henderson fit part à Carmack de sa trouvaille dans le ruisseau Gold Bottom, l'invitant à venir prospecter la région; seul Carmack accepta sans grand enthousiasme.

George Carmack était fils de "49er" [N.d.t.: les *forty-niners* étaient les mineurs de la ruée vers l'or de Californie de 1849]. A 16



Carte 2. Le Klondike.

ans il avait déjà pris la mer et était descendu du bateau à Juneau, cherchant un emploi qui l'amènerait jusqu'au Klondike. En 1887, William Ogilvie l'avait engagé comme porteur en même temps qu'un groupe de Sticks. Carmack n'était pas prospecteur par choix, mais rêvait plutôt d'être indien et en réalité se considérait Indien. Il s'était marié à une indienne ce qui en faisait un "squaw man". Son attitude nonchalante lui permettait de vivre une vie complètement dénuée de structure, bien à l'inverse de Henderson pour qui la recherche de l'or était toute sa vie. Le hasard de leur rencontre et l'ironie des rôles qu'ils jouèrent par la suite furent à la base de chaudes controverses, longtemps après la ruée.

Environ 20 jours après le départ de Henderson, le nonchalant Carmack et ses deux associés, munis du matériel voulu et de provisions de bouche, surtout du poisson séché, remontèrent le ruisseau Rabbit (ruisseau Bonanza) dans le vague espoir de trouver Henderson. Quelque peu en aval de l'endroit où ils devaient faire leur découverte, Jim et Charlie trouvèrent "une bâtée de 10 cents", alors qu'ils s'amusaient à laver le sable par désennui. Toutefois leur but étant le ruisseau Gold Bottom de Henderson, ils poursuivirent leur chemin. Ils trouvèrent Henderson quelque temps plus tard, presque à court de provisions. Henderson s'opposant à ce que les Indiens s'installent et prennent concession sur le ruisseau et montrant une attitude inhospitalière et dure, les trois hommes décidèrent de partir. Se souvenant du ruisseau Bonanza et de son potentiel, ils retournèrent sur leurs pas.

Proche de l'endroit de leurs premières expériences, Jim tua un orignal pour alimenter et soutenir le groupe affamé. Au cours des deux jours qui suivirent, le groupe se reput de viande fraîche d'orignal et tenta une bâtée par-çi par-là dans le gravier, ramassant assez d'or pour se convaincre qu'ils avaient fait là la découverte d'un placer d'importance. Le matin du 17 août 1896, George Carmack marqua sa concession alors que Jim et Charlie marquaient les leurs en aval et en amont du sien. Carmack et Charlie se rendirent à Forty Mile pour faire enregistrer la concession et se réapprovisionner, laissant Jim seul pour garder les concessions.

Entre temps d'autres mineurs, après avoir parlé avec Joe Ladue, toujours aussi enthousiaste, s'étaient mis à la recherche de la découverte de Henderson. Quelques concessions furent marquées un peu plus bas sur le ruisseau Bonanza. D'autres ruisseaux furent également marqués, comme le ruisseau Gold Bottom où Andrew Hunter marqua sa concession plus bas que celle où Henderson travaillait seul et sans rien savoir de ce qui se passait autour, dans la vallée de la Klondike. Henderson, par une étrange série de circonstances malheureuses passa à côté de la fortune qu'il cherchait depuis si longtemps. Travaillant fiévreusement et lavant les sables de sa concession, il ne prit pas le temps d'aller enregistrer sa concession. De plus, Carmack ne lui a jamais dit qu'il y avait eu d'autres découvertes. Plus tard Henderson dira que selon l'accord conclu durant la rencontre impromptue entre lui et Carmack au camp des poissons sur la Klondike, ils devaient s'avertir l'un l'autre des trouvailles. L'allocation des concessions de découvertes est strictement contrôlée par les règlements gouvernementaux et puisque deux de ces concessions avaient déjà été accordées sur la Klondike, il ne pouvait y en avoir une autre. Après tant d'efforts, Henderson se retrouvait seul et sans la moindre chance. Alors que ce

sont ses travaux d'exploration qui firent la fortune des autres, il n'eut lui, qu'une concession ordinaire au milieu de cette découverte sensationnelle[11].

Pendant ce temps, Carmack et Charlie arrivèrent à Forty Mile pour enregistrer leur concession et se réapprovisionner. Carmack, mineur inexpérimenté, était nouveau dans le district et sa déclaration de découverte ne fut pas prise au sérieux. Son désir de vivre comme un Indien et de s'associer aux Sticks lui portait préjudice dans la communauté minière. Ce n'est qu'après avoir vidé sur le comptoir du saloon de Forty Mile une cartouche contenant de l'or, qu'on le crut. Il venait de convaincre les hésitants à passer à l'action. Il venait aussi de terminer une période critique de l'histoire du Yukon.

La ruée intérieure

La ruée commença presque immédiatement après l'arrivée de pépites de Carmack sur le comptoir du saloon de Forty Mile. William Ogilvie observait cette ruée alors qu'il était dans la région même.

> La ville était presque déserte; les hommes qui étaient dans un état presque permanent d'ivresse, furent jetés dans les bateaux pour servir de lest et utilisés pour marquer les concessions. Des concessions furent marquées par des mineurs pour leurs amis qui n'étaient même pas dans la région à ce moment-là. Tout cela fut la source de conflits et de confusions puisqu'il n'y avait personne pour s'en occuper. Les agents n'étaient pas capables d'y aller et de se charger de ces choses, ni même moi qui ne savais pas encore quoi faire. Les mineurs tinrent une réunion et chargèrent l'un d'entre eux de mesurer et de marquer les concessions et d'en enregistrer le nom du propriétaire[12].

Durant les deux premières semaines de la ruée, il y eut environ 200 concessions marquées sur le ruisseau Bonanza. En novembre, il y en avait près de 500 et bien d'autres étaient enregistrées ou en voie de l'être. Les mineurs du Yukon jubilaient. "Les vieux de la vieille" comparaient la richesse du ruisseau à celle des ruisseaux de Californie en 1849. L'ambiance était à l'euphorie; on découvrait de nouveaux ruisseaux chaque jour et la prospection marchait bien[13].

William Ogilvie informa le ministère de l'Intérieur à Ottawa, dans ses rapports ultérieurs, que l'on escomptait une grande découverte. On pensait alors que le ruisseau Bonanza sur lequel Carmack avait fait sa découverte devait avoir de 300 à 400 concessions alors que d'autres ruisseaux (Hunker et Gold Bottom) plus en amont pouvaient en avoir de 800 à 1000[14]. Les concessions du bassin hydrographique de la Klondike exigeraient au moins 2000 hommes pour en faire l'exploitation de façon satisfaisante. Le bassin de la rivière Indian, la première région prospectée par Henderson, devait également avoir un bon rendement, alors que la Stewart et la Pelly laissaient espérer contenir de l'or. Les plus récentes découvertes sur la Klondike remontaient sans cesse vers l'amont à partir de Forty Mile.

Du ruisseau Bonanza, arriva au bureau d'Ogilvie la nouvelle que l'on pouvait gagner de 100 à 500 $ par jour sur les terrains prospectés

en novembre. Certains rapports étaient spectaculaires. Trois hommes avaient en quatre heures ramassé 75 $ d'or. Il y avait dans cet or une pépite qui à elle seule valait 12 $. La nature de la trouvaille a été rapidement vérifiée. Il y avait de l'or grossier et en grande quantité. Les rendements devaient augmenter aussitôt que les couloirs seraient installés. On ne travaillait alors que les dépôts de surface[15].

Les rapports de décembre d'Ogilvie étaient encore plus encourageants puisque le territoire était maintenant exploré plus systématiquement. En janvier, les concessions sur un affluent du ruisseau Bonanza, l'Eldorado, avaient donné plus de 200 $ par bâtée! Ce n'était évidemment pas la règle, mais nombreuses étaient les bâtées de 10 à 50 $[16]. Si l'on faisait la part inévitable des exagérations, il n'en restait pas moins que la Klondike était sans le moindre doute la plus riche découverte du Yukon. Toutefois, seules les eaux relachées par la fonte du printemps détermineraient la véritable nature de ce gisement aurifère. On entendit alors toutes sortes d'opinions, les concessions furent échangées ou vendues à des montants indiquant la confiance de leurs propriétaires. Les mois d'hiver grouillaient de spéculation.

La nouvelle atteint "l'extérieur"

Les températures plus chaudes du printemps ne relâchèrent pas seulement les eaux de leur séjour glacé mais aussi des tonnes d'or[17]. Cet or serré dans les mains d'environ 80 mineurs, passagers des vapeurs *Porteous B. Weare* et *Alice* descendait le Yukon vers "l'extérieur". A St. Michael, les "Rois de l'or" s'embarquèrent sur deux navires en partance pour la côte ouest des États-Unis. Le *Portland* partit le premier et pour cette raison, la plupart de nos mineurs avec leur or s'y embarquèrent pour se rendre à Seattle. Avec moins d'or à bord, l'*Excelsior* leva l'ancre quelques jours plus tard pour se rendre à San Francisco.

Alors que ces hommes et leur or quittaient le Yukon, d'autres y venaient en raison justement de leur lacune de ce métal. Les États-Unis subissaient alors une dépression économique causée par un manque d'or. La production n'avait pas pu suivre la demande d'une population en croissance. Le prix de l'or grimpait, ce qui faisait de l'or du Yukon, dont on parlait ici et là, une alternative désespérée au chômage et à la faim. Durant les mois d'avril et de mai 1897, tous les navires en route vers l'Alaska étaient bondés de prospecteurs de fortune. On ne savait que peu de chose sur le Yukon et encore moins sur les moyens de s'y rendre; ainsi il était inévitable que ces précurseurs de la grande ruée se soient dirigés vers le col Chilkoot qui avait été l'objet de publicité par Schwatka et d'autres explorateurs. Au cours du printemps 1897, ces hommes attendaient impatiemment la fonte des neiges pour mettre à l'eau leurs légères embarcations et se rendre aux gisements abandonnés de Forty Mile et de Circle City.

A la mi-juillet, l'*Excelsior* accosta à San Francisco et y débarqua ses passagers bigarrés, quelques-uns littéralement chancelant sous le poids de leur nouvelle fortune. C'était là, finalement la preuve tangible des rumeurs chimériques passées qui étaient parvenues du

Yukon au cours de l'année précédente. Les journaux de San Francisco se servirent de cette nouvelle sensationnelle venant du Klondike et lardèrent leurs histoires des anecdotes des prospecteurs nouvellement enrichis.

Le téméraire éditeur du *Post-Intelligencer* de Seattle en lisant les journaux de San Francisco réalisa que le vapeur *Portland* devait prochainement arriver à Seattle. Un remorqueur, bondé de reporters se mit en route vers le détroit de Puget pour y guetter le passage du "bateau au trésor". Le *Portland* fut accosté et des histoires fantastiques, glanées de ses passagers, se rendirent en vitesse aux presses des journeaux. Quant le navire vint à quai, les titres des journaux proclamaient "de l'or! de l'or! de l'or! de l'or! 68 hommes riches sur le vapeur *Portland*; des tas de métal jaune!" Beriah Brown, reporter au *Post-Intelligencer* ajouta qu'à trois heures du matin le vapeur *Portland* en provenance de St. Michael et se rendant à Seattle, passa le détroit avec plus d'une tonne d'or pur à son bord.[18] Le poids de l'or était électrifiant et la phrase "une tonne d'or" fut criée d'un bout à l'autre des États-Unis et autour du monde par les journaux, ce qui alimenta l'imagination de milliers de lecteurs.

Les journaux et les magazines d'Amérique du Nord avaient tous quelque chose à dire au sujet du Klondike. Les prospecteurs de retour étaient poursuivis par des reporters, par des hommes qui en partance vers le nord voulaient avoir des renseignements de première qualité et par des foules de gens excités qui voulaient leur souhaiter bonne chance. La fièvre de l'or était à l'ordre du jour et la dépression était terminée, au moins pour la côte ouest.

Quelques heures seulement après la parution de la nouvelle, le mot "Klondike" était connu de tous. Dès les premiers temps de la ruée, les emplois étaient abandonnées et la démission en masse était fréquente dans l'industrie des services. Le système de transport de Seattle fut l'objet d'une profonde confusion après le départ des chauffeurs de tramway. Même les policiers abandonnèrent leur poste - Seattle en perdit 12 de ses meilleurs pour le Klondike. Le maire Wood de Seattle, alors à San Francisco, donna sa démission et se rendit au Klondike sans même revenir chez lui. Des vendeurs, des commis, des docteurs et des barbiers laissèrent leurs clients avant que leur imagination puisse être calmée. Ces incidents furent répétés par milliers dans les villages partout dans le pays et surtout parmi ceux de la côte ouest du Canada et des États-Unis. Toutefois l'hyperbole atteignit son zénith quand un journaliste écrivit "tout Seattle est maintenant hagard et fou raide pour l'or"[19].

A la fin de juillet 1897, 10 jours à peine après l'arrivée du *Portland*, 1500 personnes avaient quitté Seattle pour les champs aurifères. Neuf navires dans le port étaient prêts à lever l'ancre, bondés d'hommes aux yeux pleins d'espoir. Seattle reçut de plus en plus d'hommes qui arrivaient de partout, remplissaient les hotels et les restaurants, marchaient dans les rues. Les magasins d'équipement se multiplièrent et firent des affaires d'or en vendant aux mineurs des vêtements de laine épais, de bonnes bottes de cuir hautes et du matériel minier. Des foules d'hommes vêtus de mackinaws bigarrés parcouraient les rues, sur les trottoirs desquelles s'empilaient de la farine, des

pois secs, du bacon et des caisses de produits déshydratés que l'on espérait vendre. Les magasins embauchèrent des "steerers" [timoniers] qui devaient guider les clients, parfois tout à fait ignorants, vers leur établissement. Là les moins futés étaient affublés de piles de toutes sortes de choses pour leur expédition en échange d'une rondelette somme d'argent. Bien souvent tout cet attirail encombrant restait le long de la piste ou à Dawson[20].

Le flot humain continua de couler sur Seattle et les autres villes de la côte ouest comme San Francisco, Tacoma, Victoria et Vancouver. Toutes ces villes essayaient d'empocher l'argent des mineurs. Partout les mineurs en puissance ayant grand besoin de renseignements, parlaient fiévreusement des gisements aurifères, entre eux comme avec tous ceux qu'ils rencontraient. Il y avait une grande abondance de conseils à vendre ou à donner. Les journaux publiaient des récits de mineurs qui étaient revenus, donnant des conseils sur la meilleure route à suivre ou le type d'équipement qu'il fallait se procurer. Quelques-uns comme Joe Ladue avertirent les gens des rigueurs de la vie de prospecteur au Yukon; le froid extrême, l'éreintant travail solitaire consistant à dégeler et à arracher le gravier toujours gelé, et enfin un régime alimentaire insuffisant, monotone, que doit supporter un corps qui s'épuise en travaux physiques. Ladue conseillait d'attendre le printemps avant de partir, puisque le passage des rivières ne pouvait se faire avant mai et que l'escalade du col Chilkoot était en hiver une entreprise suicidaire[21]. Aucun de ces fous au crâne vide ne tint compte de ses conseils. La plupart étaient d'ailleurs déjà en route pour les solitudes glacées.

En plus des articles de journaux et magazines traitant du Yukon et de l'Alaska, des articles étaient réunis sous une même couverture pour être publiés et vendus comme guides pour les nouveaux mineurs. Parmi les plus typiques, citons: *The Official Guide to the Klondike Country and the Gold Fields of Alaska*[22] publié par la Compagnie Conkey de Chicago et *Klondike, the Chicago Record's Book for Goldseekers*[23] publié par le *Chicago Record*. Tous deux parurent en 1897 en une multitude d'éditions, publiées par plusieurs maisons d'édition partout aux États-Unis. Ceux-ci cherchaient à se bâtir un capital grâce à la forte demande de renseignements. Le livre de Conkey n'était qu'une collection de coupures de journaux peu documentées et d'interviews qui n'avaient aucun rapport avec le sujet. Voici un exemple typique parmi les centaines qui souillaient le "guide officiel":

> Henry Tamprecht écrit du Klondike qu'il y a des milles de gravier aurifère partout dans la région. Des hommes ont rentré un baquet d'eau dans leur cabane et avec une écuelle ont ramassé 2000 $ en moins d'une journée. Ceci est l'équivalent de 40 000 $ par jour l'été avec l'emploi d'un couloir. Ils ramassent en moyenne de 10 à 100 $ par bâtée et de temps à autre ont l'agréable surprise d'une batée de 250 $. Il faut environ 20 minutes pour laver une bâtée de sable.[24]

L'implication était évidente: tous ceux qui acceptaient le défi du Klondike étaient assurés du succès. Les renseignements concernant l'équipement consistaient généralement en une longue liste d'aliments, de vêtements et de matériel pour une durée d'une année, période pendant

laquelle le mineur en puissance deviendra riche. En outre, les guides divers, indiquaient grossièrement les diverses routes à suivre pour se rendre au Yukon. Invariablement, on conseillait les cols Chilkoot et White pour la rapidité et St. Michael pour la facilité. Les renseignements concernant les autres routes dénotaient un manque total de connaissances à leur sujet. Même si ces guides fournissaient au futur prospecteur quelques renseignements sur la nature de sa future équipée, la plupart avaient été imprimés à la hâte, n'offrant somme toute que très peu de renseignements aux milliers d'aventuriers en puissance qui pourtant en avaient grand besoin.

Voies d'accès aux terrains aurifères

Introduction

On peut grouper les voies d'accès aux terrains aurifères par leur situation géographique et par le type de voyage impliqué, c'est-à-dire par terre ou par mer. La seule route par voie d'eau était celle qui passait par St. Michael, l'Alaska et le Yukon jusqu'à Dawson. Un certain nombre de voies d'accès partaient de la côte sud de l'Alaska à la baie de Yakutat, au détroit Prince William ou à l'anse Cook. Les routes les plus fameuses partaient de la tête du canal Lynn. La route terrestre qui empruntait la piste Ashcroft en Colombie-Britannique était la seule dans cette solitude. Les pistes les plus injuriées connues sous les noms de "back door route", "overland route", ou encore "all canadian route" quittaient Edmonton et se rendaient à Dawson après bien des détours. Il n'y avait pas de piste toute désignée pour aller au Yukon; les chercheurs d'or se rendaient aux terrains aurifères par des douzaines de sentiers au travers du Canada et de l'Alaska.

La route de St. Michael

Le trajet partant de St. Michael en Alaska a été appelé la "route des riches". Cette route disait-on, n'impliquait pas d'autres difficultés que dix à douze jours en mer[25]. Il suffisait d'embarquer sur un vapeur océanique ou sur un caboteur à Vancouver, Victoria ou Seattle, et de tâcher d'apprécier un voyage de 2700 milles. Les seules difficultés à endurer provenaient du mauvais temps et de la nature du navire lui-même. Au fur et à mesure de la ruée, l'inconfort du voyage en mer ne cessa d'augmenter puisque, en raison de la forte demande, toutes sortes de navires périmés et de navigabilité douteuse offraient leurs services. Les prix, déjà élevés en 1895, augmentèrent parallèlement à la demande. Arrivé à St. Michael, le mineur avait le choix entre les trois ou quatre vapeurs de rivière qui circulaient sur le fleuve en 1896. Le nombre de vapeurs augmenta en même temps qu'augmenta la quantité de passagers et de cargo pendant les 1600 milles jusqu'à Dawson.

Théoriquement les passagers n'auraient pas dû avoir de problèmes une fois leur billet acheté, mais ce n'était pas le cas. Les

hauts-fonds, les bancs de boues et de sable et les innombrables arrêts pour s'approvisionner en bois de chauffe que les passagers devaient amener à bord, allongeaient considérablement le voyage pour lequel les prospectus annonçaient une durée de 15 à 20 jours. Le trajet prenait souvent plus d'un mois et si les départs de fin de saison étaient retardés pour quelque raison, il fallait endurer le long et dur hiver du Yukon. Le gel commençait généralement, dépendant des endroits sur le fleuve, à la fin d'octobre.

Des 1800 hommes qui choisirent la route fluviale à l'automne 1897, seuls 43 se rendirent à Dawson[26]. Quitter les États-Unis après le 1er août était une garantie d'échec. Durant l'hiver 1897-1898, il y eut 2700 hommes échoués sur les rives du fleuve gelé. Ils étaient encore à des milles et des mois de leur but. Pour quelques-uns, le voyage s'accomplit avec beaucoup moins d'efforts que par les routes de terre; toutefois pour des centaines d'autres, le voyage fut fertile en retards et frustrations sans parler du froid et de la faim.

Les pistes du sud de l'Alaska

Les pistes entièrement en territoire américain que l'on a tant vantées, menant directement des côtes du golfe d'Alaska jusqu'au coeur "doré" de l'Alaska, étaient censées éviter les difficultés causées par les frais élevés des douanes canadiennes. Des rumeurs sur l'existence de pistes indiennes et russes partant des trois grandes baies qui découpent la côte de l'Alaska, couraient parmi les foules réunies à Seattle. Au cours de l'hiver 1897-1898, des navires déposèrent sur les plages de ces trois baies des gens plein d'espoir. Leurs chances sur ces pistes n'étaient pas pires que sur les autres, car toutes étaient misérables.

La piste partant de l'anse Cook jusqu'à la rivière Tanana en passant par la vallée de la Matanuka consistait en quelque 200 milles de sentiers désolés. Le lieutenant J.C. Castner de l'armée des États-Unis mena une expédition militaire à l'intérieur de l'Alaska à partir de l'anse Cook afin d'établir une piste jusqu'à la rivière Tanana. Les hommes arrivèrent à la rivière affamés, les pieds blessés, ensanglantés et entourés de guenilles. Cette horrible condition est preuve de souffrances horribles. Celles-ci ne peuvent être comprises de ceux qui ne les ont pas subies.

La route vers l'intérieur partant du détroit du Prince William et passant sur le glacier Valdez est aussi merveilleusement belle que dangereuse. En 1897, 3500 hommes et femmes essayèrent de traverser le glacier Valdez[27]. Tous ces gens se réunirent sur la plage près du site actuel de la ville de Valdez en Alaska avec leurs montagnes de fournitures.

La piste partait de la plage étroite et pendant 20 longs milles grimpait la pente jusqu'au sommet glacé situé à quelque 5000 pieds plus haut. Ces êtres semblaient une masse d'insectes grouillants à l'assaut de la montagne. Ensuite une descente de neuf milles conduisait la troupe épuisée, atteinte de la cécité des neiges jusqu'à la rivière Kluteena dont les rapides emportaient rapidement le peu de moral qui restait à cette troupe affaiblie. La piste, encore fallait-il la

trouver, menait par la vallée de la rivière Copper jusqu'à la partie américaine de la rivière Tanana.

La traversée du glacier Valdez eut été une entreprise hilarante si elle n'avait pas été si horrible. Aveuglés par la neige éblouissante dans la journée, gelés à camper sur la glace pendant la nuit, menacés par des avalanches et des blizzards à n'importe quel moment, les voyageurs l'un après l'autre abandonnaient la partie. Le glacier était un obstacle insurmontable. Constatant l'impossibilité de cet accès, ceux qui avaient échoué sur la grève en 1897 rebroussèrent chemin durant l'été de 1898 plutôt que d'endurer un autre de ces horribles hivers. Ils étaient de plus, désabusés, se rendant compte que la fortune du Klondike était hors de leur portée[28].

Ceux qui tentèrent de se rendre aux graviers aurifères des rivières de l'Alaska en passant par la baie de Yakutat durent faire face au glacier Malaspina qui s'écoule entre eux et la rivière Tanana. Cette masse de 1500 milles carrés de glacier piedmont doit son immensité au fait qu'elle rassemble six petits glaciers qui lui apportent en dot la neige et la glace des monts St. Elias.

Nous ne savons pas combien d'hommes tentèrent ce passage, mais plusieurs troupes laissèrent des preuves de leur échec. Le groupe conduit par Arthur Dietz était composé de 18 hommes qui s'étaient unis pour former une compagnie visant à faire l'exploitation correcte des richesses de l'Alaska. En avril 1898, ils furent laissés avec leurs fournitures et équipement au pied du glacier géant. Une année plus tard, au printemps 1899, sept d'entre eux furent trouvés sur la même plage par le cotre *Walcott* du ministère du revenu des États-Unis; trois étaient morts dans leur sac de couchage, et parmi les quatre encore en vie, deux étaient aveugles et les deux autres ne purent jamais recouvrer une vue normale en raison du trop grand nombre d'attaques de cécité des neiges qu'ils eurent à subir. Les avalanches, le froid pénétrant et la démence avaient tué les autres[29].

Il était évident que la route par le territoire américain était un échec. Ces pistes avaient toutes trois comme but commun, la rivière Tanana. Cette rivière coulait vers l'ouest et rencontrait le fleuve Yukon à environ 750 milles de son embouchure. En arrivant au confluent, les voyageurs qui avaient déjà parcouru des centaines de milles au travers de la forêt devaient alors remonter le courant du Yukon sur plus de 800 milles pour se rendre à Dawson. Avec le recul on voit que ces pistes en territoire américain étaient grotesques et peut-être que c'est là le pire exemple de la cupidité des compagnies de transport qui servirent ou desservirent la ruée vers l'or sur la côte du Pacifique.

La piste d'Edmonton

Par opposition patriotique aux pistes en territoire américain, les intérêts commerciaux et politiques du Canada encouragèrent le trajet en territoire canadien. L'une d'elles fut appelée "la piste d'Edmonton". On claironna que c'était "la piste intérieure jusqu'à nos propres champs aurifères". Les canadiens, et ceux qui voulaient bien écouter, furent encouragés à passer au nord d'Edmonton. La piste reliait ensemble des postes de traite de la Compagnie de la baie d'Hudson d'Edmonton jusqu'à

Athabasca Landing, aux forts Smith, Simpson, Good Hope et finalement McPherson à 1882 milles d'Edmonton. Après être arrivés à l'embouchure du fleuve Mackenzie, les mineurs devaient se servir de la piste de John Bell qui passait par les rivières Peel, Rat et Porcupine pour finalement atteindre le fleuve Yukon qu'il fallait remonter jusqu'aux terrains aurifères.

On assurait les mineurs qu'ils n'auraient à endurer que la moitié des difficultés rencontrées le long des routes de l'Alaska.

> Le grand avantage de la route intérieure est qu'elle est organisée depuis longtemps. Les voyageurs n'ont pas à transporter plus de nourriture qu'ils n'en ont besoin pour se rendre d'un poste à un autre. En outre, il y a tout le long du chemin du poisson en quantité et des oiseaux aquatiques. Ils peuvent, de plus, être en communication avec la civilisation implantée, peuvent toujours recevoir de l'aide aux postes et auront aussi un toit au-dessus de leur tête s'ils devaient tomber malades ou se blesser...Les troupes voyageant seules n'auront besoin d'un guide qu'un peu avant le fort MacPherson, et de là jusqu'au Klondike. Le reste de la piste depuis Edmonton, ayant été parcouru pendant des années est si bien marqué qu'on n'y a pas besoin de guide[30].

Les canadiens empruntant cette piste devaient, selon les dires, arriver aux terrains aurifères quelque six à huit semaines après avoir quitté Edmonton. C'était là une promesse de la plus haute voltige. Pour faire ce trajet de près de 2700 milles dans les délais promis, il aurait fallu que les mineurs puissent couvrir une distance de 50 à 65 milles par jour au travers de la forêt. Tappan Adney fit une description de la piste avec un peu moins d'enthousiasme.

> Le désir insensé du Canada de fournir une voie d'accès en territoire canadien vers ces nouvelles possessions a conduit à la suggestion de se servir des pistes établies par la Compagnie de la baie d'Hudson afin d'atteindre le Yukon. A partir d'Edmonton, une route de terre de 96 milles se rendait à Athabasca Landing et de là par bateaux légers, il fallait franchir les 430 milles jusqu'au lac Athabasca. Ensuite en suivant la rivière des Esclaves, au travers du Grand lac des Esclaves et après cela, le long du Mackenzie pendant 1376 milles jusqu'aux abords du fort McPherson, près de l'embouchure du fleuve Mackenzie. De là les voyageurs devaient remonter la rivière Rat, passer le col McDougall et descendre jusqu'à la rivière Porcupine qu'il fallait remonter jusqu'au Yukon sur 496 milles. Depuis Edmonton, cela faisait une distance totale de 2398 milles (selon les chiffres de William Ogilvie). A ce point, le mineur en puissance devait encore parcourir 303 milles en remontant le violent courant du Yukon pour se rendre à Dawson; en fait, il se trouvait encore pratiquement plus loin de son but que s'il était à Dyea ou Skagway[31].

Pour ceux qui ont persévéré, c'est des mois et parfois des années plus tard qu'ils parvinrent à destination.

Il y avait d'autres routes qui, partant des rivières Liard et de la Paix, se rendaient par le nord-ouest aux bassins hydrographiques de la

rivière Peel et du fleuve Yukon. L'inspecteur J.D. Moodie de la Police à cheval du Nord-Ouest suivit en partie la route tracée par Robert Campbell dans le but de découvrir une route au nord d'Edmonton. Moodie se mit en route en septembre 1897, suivant la piste terreste jusqu'à la rivière de la Paix qu'il remonta, traversa la ligne de partage des eaux vers la rivière Dease qu'il descendit jusqu'à la rivière Liard. Il remonta celle-ci et traversa une autre ligne de partage des eaux pour atteindre le bassin de la Pelly. Il arriva au fort Selkirk en raquettes au début de l'hiver 1898[32]. La ruée vers l'or était déjà terminée et après avoir accumulé des renseignements avec tant de difficultés il dut reconnaître qu'ils étaient déjà désuets. La ruée vers l'or avait atteint son paroxisme durant les 14 mois pendant lesquels Moodie cherchait un passage.

Ce qui est arrivé à Moodie est caractéristique de ce qui est arrivé à un grand nombre de mineurs partis d'Edmonton avec une fausse assurance entretenue par les marchands et promoteurs cupides d'Edmonton. La route était longue et faisait trop de détours. En dépit des promesses outrancières pour le contraire, le mineur était laissé à lui-même. S'il réussissait à faire le trajet sans encombre, il arrivait trop tard pour se tailler un bénéfice dans les terrains aurifères.

Les pistes Ashcroft et Stikine

Tout comme la piste d'Edmonton, la piste Ashcroft s'étalait en sol canadien en direction nord, le long de la Colombie-Britannique. La piste commençait à la rivière Thompson qui coulait droit vers le nord au travers de la vallée du fleuve Fraser et dans le district des mines d'or de Old Caribou. Obliquant vers le nord-ouest, elle retrouvait l'ancienne piste de 1865 de la *Western Union Telegraph*. La piste traversait la rivière Skeena au confluent de laquelle d'autres hommes se joignaient à la piste à moins de la moitié de la distance. La piste se prolongeait vers le nord, traversant la Stikine où d'autres hommes en provenance de la côte après avoir suivi cette rivière, l'appelaient fort justement la piste Stikine. Celle-ci traversait 150 milles de marécages pour arriver au lac Teslin et au bassin du fleuve Yukon.

La piste sur terre était une mer de boue, une ornière de 1000 milles dans laquelle les chevaux, les mules et le bétail s'embourbaient[33]. Les espoirs brisés de centaines de prospecteurs formaient le long de la piste de coûteuses balises d'équipement abandonné. Norma Lee essaya d'amener un troupeau de bétail à Dawson espérant se tailler une fortune dans le bifteck plutôt que dans le gravier gelé. La boue, le manque de fourrage, les herbes vénéneuses et une tempête sur le lac Teslin le ruinèrent complètement. Parti avec 200 têtes, il arriva au lac Teslin avec des animaux faméliques, sur les os desquels il n'y avait presque pas de viande. Il les chargea sur des toues à la tête du lac mais celles-ci se brisèrent et son investissement fut perdu. Il restait sans le sou. Il n'y avait rien d'autre à faire que d'accepter la défaite[34].

D'autres empruntèrent la piste et se rendirent à Dawson. En 1897-1898 la piste était bondée de gens. Ceux qui n'avaient pas de chevaux de trait tiraient eux-même des traîneaux et souvent poussaient

un étrange véhicule à deux roues chargé de leur attirail de fortune. Les forces policières du Yukon, habillées d'une veste écarlate, se rendirent à Dawson par la piste Stikine. Les 200 hommes avaient été envoyés pour prévenir toute tentative d'atteinte à la domination du Canada au Yukon.

La piste, à l'inverse de celles du sud de l'Alaska ou de celle du nord d'Edmonton, n'était pas vaine. Ceux qui empruntèrent la piste Stikine par les rivières Skeen ou Stikine ne trouvèrent pas celle-ci plus rebutante que celles plus fameuses des cols Chilkoot et White. En plus de celles-ci, la vieille piste Chilkat, traçait des circonvolutions jusqu'au fleuve Yukon à partir de la tête du canal Lynn. Toutefois comme les autres, son principal désavantage était sa longueur. Même si les négociants, comme son plus important promoteur, Jack Dalton, l'utilisèrent beaucoup avant la construction des routes du col White et du Yukon, elle n'eut jamais la faveur des mineurs. Les pistes des cols Chilkoot et White, bien que difficiles et parfois impassables attiraient la majorité des hommes en route pour le Klondike. Ces cols de montagnes offraient la route la plus courte et la plus rapide vers les terrains aurifères et l'urgence pesait plus dans la balance que les peines de l'escalade.

LA PISTE DE LA RUÉE VERS L'OR, 1896-1897

Les pistes

Le simple nom de "col Chilkoot" n'éveille pas toujours des souvenirs mais une photographie de la file d'hommes ployés sous leur lourd chargement, peinant le long de la pente escarpée couverte de neige est toujours immédiatement reconnue. Une longue rangée d'hommes s'étirant vers le sommet, disparaissant derrière une encoche à peine visible au haut de la montagne. Le saisissant contraste des hommes peinant et de la neige brillante, symbolise l'exaltation de l'espoir et l'incroyable futilité de la ruée de 1898. Les autres pistes étaient longues et difficiles à suivre et leur description décevante, mais le mur de neige et de glace qui, à cause des auteurs de l'époque, devint un mur légendaire presque insurmontable, restait la piste la plus courte et la plus efficace vers les terrains aurifères.

La piste du col Chilkoot était trop raide pour les bêtes de trait, mais les hommes lourdement chargés pouvaient réussir à franchir la crête. D'épaisses chutes de neige, des blizzards et des avalanches l'hiver, la pluie, le brouillard, les marécages et les rochers l'été, caractérisaient la piste Chilkoot. Aux difficultés infligées par la nature, le flot constant d'hommes remplis d'espoir ajoutait le désappointement de la foule. Au plus fort de la ruée il n'y avait guère de place pour planter une tente le long de la piste.

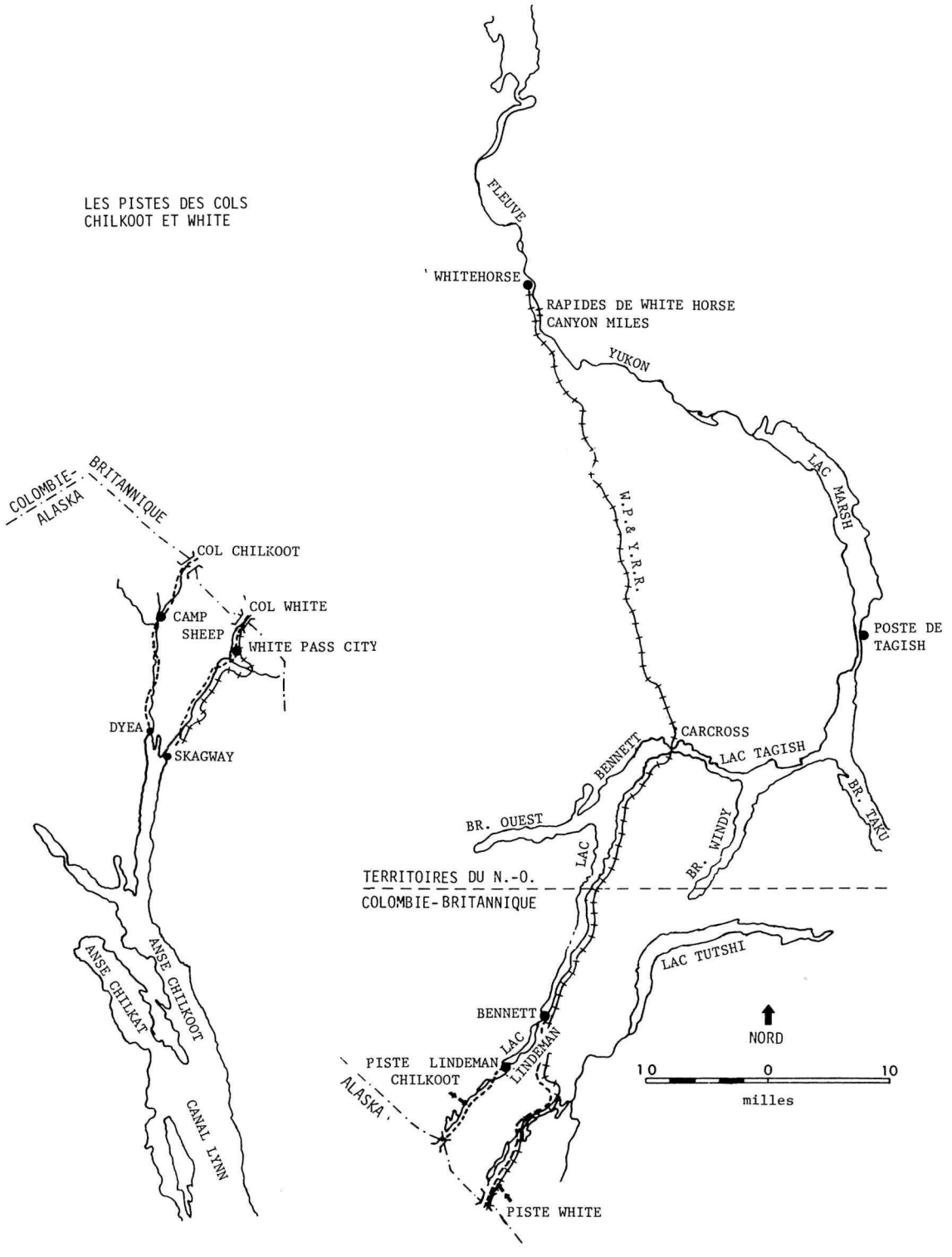
Le col Chilkoot

Le mineur commençait son trajet sur la plage boueuse devant la ville champignon de Dyea. Cette plage, vide avant la ruée à l'exception il est vrai du poste de traite de Healy et Wilson, devint une longue série de saloons et d'hôtels de chaque côté de la piste menant au col Chilkoot. Partant de la tête de l'anse Taiya, cette piste était agréablement facile pendant les huit premiers milles du canyon. La piste coupait la moraine frontale d'un ancien glacier et exigeait seulement d'éviter quelques rochers laissés là par le glacier[1]. La piste suivait pendant les premiers cinq milles une route de terre jusqu'à Finnigan's Point où un amas de tentes entouraient un restaurant, un saloon et un atelier de forgeron[2]. Pendant les trois milles suivants la piste s'engageait directement dans le goulet du canyon de la rivière Taiya. Celle-ci, au cours de l'automne de 1897, était marécageuse à certains endroits. Pat Finnigan et son fils l'avaient couverte de rondins juxtaposés de Finnigan's Point jusqu'à l'endroit où commençait la navigation fluviale sur la Taiya. Leur tentative d'exiger un péage ne fut pourtant pas réussie[3].

Longeant la rivière, la piste la traversait sur un pont à péage bâti en rondins juste avant l'entrée du canyon[4]. Sitôt entrée dans le canyon, la piste commençait à grimper. Le canyon de deux milles de long et de plusieurs centaines de pieds de large ne s'élevait que de 300 pieds au-dessus du niveau de la mer, mais la piste commençait tout de suite l'escalade de la montagne au-dessus de la rivière. C'était la pire partie de la piste. Elle était très touffue, le sol irrégulier était couvert de matière végétale en décomposition qui à plusieurs endroits avait été transformée en bourbiers par les animaux qui l'avaient piétinée[5]. Les endroits les pires avaient été couverts de rondins pour faciliter le passage. Au-dessus du canyon, la piste traversait la rivière vers l'ouest sur un pont à 10 milles 1/2 et à 700 pieds au-dessus de la côte[6]. La colonie du camp Pleasant s'est établie au-dessus du canyon. C'était là un endroit naturel de repos après la sombre escalade le long du canyon. Le sol était assez de niveau, couvert de peupliers et d'épinettes. Les mineurs en repos avaient à leur disposition une abondance d'eau et de bois de chauffage[7]. La piste continuait sur la rive ouest de la rivière pendant à peu près un demi-mille jusqu'au camp Sheep qui était à 1000 pieds au-dessus du niveau de la mer[8]. Composé, en septembre 1897, de deux restaurants et d'un saloon de jeux, le camp Sheep était l'endroit où la plupart des mineurs en puissance et fourbus passèrent leur première nuit le long de la piste. Au delà du camp Sheep, il n'y avait plus de bois et tout campement le long de la piste signifiait des repas froids et aucun feu pour se réchauffer.

La piste à la sortie du camp Sheep passait à l'est de la rivière et s'élevait de près de 600 pieds en un mille de distance jusqu'à un gros rocher appelé Stone House, point de repère important au début de la piste. Le nom de Stone House fut donné à ce gros rocher parce qu'il offrait une certaine protection contre les violentes tempêtes qui fréquemment s'abattaient sur la vallée. Le trajet du camp Sheep à Stone House se faisait sur une surface grossière couverte de rochers immenses qui par quelques convulsions de la nature avaient été détachés de la montagne et avaient roulé jusqu'aux rives du ruisseau[9]. Passé ce repère, puisque le plus chétif des arbrisseaux n'y poussait pas, la boue de la piste devenait cauchemar du passé, et chaque pas sur le roc nu était sûr[10]. La piste alors s'élevait de 900 pieds jusqu'au pied de l'escalade finale. Il y avait là une halte dont le sol, de niveau, était couvert de galets. On l'appelait les *"Scales"* parce que c'est là que les porteurs professionnels faisaient une dernière pesée de leur fardeau avant de s'attaquer à la grande pente. Une bonne partie de l'ascension aux *"Scales"*, appelée "la longue pente" était graduelle mais morne. Sur le plateau, presque sans exception, tous les mineurs déposaient leurs biens dans une cache jusqu'à ce qu'ils aient apporté toutes leurs provisions au pied de la pente du col.

L'ascension des *"Scales"* jusqu'au sommet à 3000 pieds au-dessus du niveau de la mer était sans le moindre doute la partie la plus escarpée et la plus difficile de la piste. La distance horizontale n'était que d'environ un demi-mille, mais la verticale était d'environ 500 à 600 pieds. Le sol était jonché d'énormes morceaux de roc brisé aux arêtes vives. Durant la courte saison estivale, les grimpeurs rampaient littéralement d'un rocher à l'autre jusqu'à la crevasse. En



Carte 3. Les pistes des cols Chilkoot et White.

Figure 1. Le col Chilkoot au printemps 1898.
(Archives publiques Canada.)

hiver la surface était plus régulière en raison des fortes chutes de neige, mais il fallait alors creuser des marches dans la neige durcie ou dans la glace. Tout le long du sentier d'escalade, une corde guidait et supportait le porteur chargé. La mécanisation de cette partie de la piste ne commença que quand les hommes firent de plus en plus de pression. Un téléphérique était en construction à l'automne de 1897 afin de réduire le travail de ceux qui pourraient se le payer[11].

La gorge au travers de la montagne, le col lui-même, était souvent couvert de neige même en été tout comme l'était la pente raide qui conduisait au lac Crater juste au pied du sommet. La distance du sommet au lac Lindeman était d'environ 9 milles avec une dénivellation de 1300 pieds. La piste couverte de neige, descendant au lac Crater, s'abaissait de plusieurs centaines de pieds, mais la piste indienne menant au lac Lindeman longeait la pente et rejoignait le lac loin sur sa longueur[12].

A partir de la tête du lac Crater le mineur pouvait se servir d'un système de bacs qui avaient été mis en service à la hâte. Le premier de ceux-ci transportait le mineur et ses provisions jusqu'au déversoir du lac Crater. Le mineur portait alors lui-même ses bagages sur le portage de deux milles et demi jusqu'à la tête du lac Long. La même chose se reproduisait sur les lacs Long et Deep, avec il va sans dire les portages entre les lacs. Ce système de bacs réduisait de trois milles la distance de neuf milles à parcourir à pied, ce qui, pour le porteur affecté au transport de plusieurs charges, réduisait considérablement la distance à couvrir en va-et-vient[13].

Le voyageur à pied descendait la pente qui menait graduellement au lac Crater évitant la pente raide qui menait directement au lac. La piste pédestre suivait le portage entre le lac Crater et le lac Long en passant au travers d'un petit canyon en forme de boîte où il était difficile de marcher, sauf sur la neige, à cause des rochers[14]. Le camp Happy dans la vallée du lac Long fut baptisé ainsi par les mineurs sans que l'on sache pourquoi, puisque ce camp avait un aspect désolé. Le peu de bois qui était disponible fut rapidement consumé et il n'offrait que peu de protection contre les éléments. La piste passait alors à l'ouest du ruisseau entre les lacs Long et Deep en suivant la berge de ce dernier. Après avoir passé les petits lacs, la piste longeait le bord d'un canyon dans lequel les eaux provenant du col Chilkoot s'engouffraient vers le lac Lindeman. Plus tard, le lac Lindeman abrita des restaurants, des hôtels, des saloons et autres sortes d'établissements.

Pour un grand nombre de porteurs exténués, c'était là, la fin du trajet par le col Chilkoot. Il y avait à la tête du lac Lindeman du bois qui, bien que de mauvaise qualité, pouvait servir à la construction d'embarcations. Nombreux furent ceux qui se servirent de ce que la nature avait à offrir plutôt que de se rendre à la tête du lac Bennett où un village de tentes tout à fait semblable poussait au milieu d'une forêt composée d'arbres de taille plus appropriée à la construction d'embarcations. Il est impossible d'évaluer le nombre de personnes qui construisirent des embarcations pour se rendre jusqu'à Dawson, ou même seulement jusqu'au lac Bennett où ils amélioraient ou reconstruisaient leur embarcation. Le lac Lindeman se vidait dans le lac Bennett par l'intermédiaire d'une série de circonvolutions de rochers et de rapides

d'environ un mille de long. Le manque d'expérience et la négligence des mineurs les obligeaient souvent à bâtir de nouvelles embarcations. Les pistes des cols Chilkoot et White se joignaient au lac Bennett où se développa une ville temporaire de tentes. C'est là que l'on mettait en cache les provisions et que les groupes se préparaient à la descente du Yukon jusqu'à Dawson.

Le col White

Le col White n'a pas joui de la publicité dont a bénéficié le col Chilkoot. Frederick Schwarka ignorait même son existence quand il aborda le Yukon. En 1887, William Moore, capitaine de vapeur en banqueroute, découvrit le col alors qu'il était à l'emploi de l'arpenteur William Ogilvie. Douloureusement conscient de sa situation économique, Moore envisageait la construction d'un empire du transport dont le col qu'il avait découvert serait le pivot. Ce col était moins haut d'environ 1000 pieds que le col Chilkoot et il semblait qu'on pouvait y faire passer une voie ferrée pour se rendre au coeur du Yukon. Ogilvie partageait aussi cet avis. A l'inverse du Chilkoot, le col White avait un promoteur intéressé bien avant la découverte de 1896[15].

En février 1895, Moore avait persuadé quelques jeunes prospecteurs californiens de se servir du col White pour atteindre les hautes eaux du fleuve Yukon. En 1897, quand arriva à Dyea le premier contingent de chercheurs d'or, Moore attendait, espérant diriger quelques-uns d'entre eux vers le port de Mooreville qu'il venait de fonder. A l'arrivée du premier bateau, la "ville" n'était composée que de la cabane en bois rond de Moore et d'un long quai qui s'allongeait dans les eaux peu profondes de la mer. La foule d'hommes et de marchandises, ignorante et négligente ne tint pas compte des conseils de Moore. Moore se sentait impuissant devant cette foule qui surgissait, déterminée à poursuivre son chemin. La ville fut rebaptisée Skagway et un gouvernement municipal organisé à la hâte, nomma un arpenteur pour en faire le cadastre... Malgré ses protestations continues, Moore fut obligé de déplacer sa cabane de bois qu'il avait construite des années auparavant et qui selon les plans, bloquait une rue. La seule ressource de Moore fut la poursuite judiciaire qui, après la ruée lui rapporta une modeste satisfaction monétaire[16].

Le col White constituait pour les mineurs une expérience totalement différente de celle du col Chilkoot. A l'inverse de la piste du Chilkoot qui grimpait presque directement de la base au sommet, la piste du col White allait de-ci de-là dans la vallée de la rivière Skagway, contournait une quantité infinie de collines et d'éperons tronqués pour atteindre le sommet. Ogilvie, l'arpenteur canadien, connaissait bien cette piste et parlait de ses nombreux problèmes en ces termes:

> Pendant environ 4 milles la piste suit un plateau alluvial couvert d'arbres de bonnes dimensions, et de là, jusqu'au sommet sur environ 11 milles elle longe la pente faisant face à la vallée, montant et descendant un chemin rude, brisé, rocheux, traversant encore et encore la petite rivière jusqu'au sommet, bien que nous ne soyons qu'à 2600

pieds au-dessus de la mer...l'escalade totalise quelque 5000 pieds[17].

La piste commençait tristement par la traversée d'un plateau alluvial de la rivière Skagway sur trois milles et demi mais avec une ascension de seulement 140 pieds. Il y avait là une route de terre en 1897 qui se rendait jusqu'à la première taversée de la rivière à environ un mille et demi de la mer. Au début les charettes ne pouvaient aller plus loin, puisque Moore n'avait construit qu'un pont pour les chevaux. Du plateau au pittoresque lac Black, la piste grimpait lentement, c'est-à-dire d'environ 400 pieds en un peu plus d'un mille. Du lac Black, la piste s'étirait sur trois milles et demi jusqu'au sommet de la colline Porcupine qui s'élevait à 1000 pieds au-dessus du lac. Après que les hommes et les chevaux avaient traversé le ruisseau Porcupine, la véritable ascension commençait. La piste serpentait entre des rochers gigantesques et des trous fangeux sur deux milles et demi. La boue souillait les hommes et les animaux aussi chargés les uns que les autres. Une boue si molle qu'un "homme même sans sac à dos s'enfonçait s'enfonçait jusqu'aux genoux presque à chaque pas". Souvent il fallait quatre heures de dur travail pour se rendre jusqu'au sommet de la colline[18]. Après avoir atteint cette hauteur, la piste redescendait brutalement vers le fond de la vallée 500 pieds plus bas, où pour la quatrième fois il fallait traverser la rivière Skagway[19]. La piste alors faisait une fourche. Une branche longeait la rivière à l'ouest (à gauche). Ce raccourci par la rivière gagnait un mille mais ne convenait pas aux bêtes de trait[20]. La principale piste pour les chevaux virait vers l'est (à droite) s'éloignant de la rivière, grimpait une colline de 300 pieds avant de redescendre, et de traverser la rivière et de remonter encore une autre colline de 1000 pieds sur une distance d'un mille et un tiers et continuait à cette altitude jusqu'au pied du versant vers le sommet[21]. Il fallait escalader 900 pieds pour atteindre le sommet, mais la piste continuait comme auparavant, montant, descendant de nombreux ravins et monticules sur un sol tout à fait raboteux.

Du sommet jusqu'au lac Bennett, il y avait 24 milles de piste rocailleuse, mamelonnée et glacée, coupée de ravins ce qui faisait une série de montées et descentes qui augmentaient la distance à parcourir. Durant l'hiver, les chutes de neige aplanissaient quelques-unes des irrégularités du trajet mais créaient d'autres problèmes. La piste suivait une large vallée peu profonde occupée par une chaîne de lacs longs, effilés qui s'égouttaient dans le lac Tutishi par la rivière Tutishi et finalement dans la branche Taku Arm du lac Tagish. Tout comme le long de la piste Chilkoot, un groupe d'hommes entreprenants avaient organisé le transport par bateau et bac sur les lacs Summit, Bernard et Shallow afin de s'approprier tous les bénéfices financiers qu'ils pourraient retirer des mineurs qui, épuisés, cherchaient à ménager leur échine de quelques milles de portage. Cet "établissement" de cabanes de bois rond était situé à une fourche de la piste. Un panneau cloué à un arbre avertissait les mineurs de ce qui les attendait s'ils s'aventuraient sur la branche empruntant la rivière Tutishi. En effet, celle-ci présentait sept milles de rapides, enfoncés dans des canyons, avant d'atteindre le lac Tutushi. Celui-ci toutefois n'était séparé de la branche Taku que par un portage d'un mille de long, ce qui

justifiait aux yeux de certains le risque à prendre à descendre les rapides. La plupart des hommes cependant, empruntaient la branche de l'Ouest qui se dirigeait tout droit au travers du muskeg et des marécages proches du déversoir du lac Lindeman. Cette piste plus tard, virait vers le nord pour rejoindre la piste du col Chilkoot et la foule d'hommes au lac Bennett.

Le temps avait une valeur spéciale pour le mineur, qu'il arpentât la piste du col Chilkoot ou celle du col White. Alors que la foule s'épaississait durant l'automne 1897, la piste devint de plus en plus mauvaise. La mince couche de terre et de terreau couvrant le sol des deux pistes, piétinée par une multitude de mineurs devint finalement une boue épaisse. Les températures glaciales et la neige de l'hiver 1897-1898 apportèrent un repos passager mais créèrent également d'autres problèmes. Peu d'hommes arrivèrent à temps au lac Bennett pour y construire leurs embarcations avant que le gel ne pose sa grippe sur les lacs et rivières. La dernière partie du trajet devait être terminée au printemps. Pendant l'hiver les hommes continuèrent de portager leurs provisions jusqu'aux rives boisées du lac Bennett. Toute une flotte commença à se former sur les rives des lacs Lindeman et Bennett afin de monter à l'assaut du fleuve Yukon dès le printemps 1897.

Les lacs et le fleuve

Les mineurs qui avaient patienté tout l'hiver 1897-1898 attendaient fiévreusement d'entreprendre la descente du Yukon. Comparée aux difficultées endurées sur la piste du col Chilkoot, tout comme sur celle du col White, la descente du fleuve était, sinon une excursion joyeuse, du moins une fin facile à ce trajet ardu jusqu'à Dawson. Des villages de tentes furent dressés à la tête des lacs Lindeman et Bennett. La seule industrie était la construction de bateaux et de toues à laquelle tous participaient durant le premier hiver de la ruée.

Pour ceux cantonnés au lac Lindeman, la piste qu'ils espéraient voir se libérer de ses glaces, débutait par la traversée d'un lac bleu-vert étroit jusqu'à la rivière One Mile qui s'écoule dans le lac Bennett. La rivière était étroite, peu profonde et engorgée de rochers. Presque toujours, les grossières embarcations étaient guidées à la longe le long de la rivière et les marchandises portagées. Ceux qui étaient suffisamment téméraires pour se lancer dans les rapides payaient habituellement un lourd tribut à la rivière par la perte de leurs provisions et la destruction de leur embarcation. Au lac Bennett, ceux qui avaient passé l'hiver à Bennett City s'ajoutaient au groupe.

Le lac Bennett était, tout comme le lac Lindeman, étroit et flanqué de falaises escarpées. Le vent et les tempêtes soudaines étaient à l'affut des mineurs dès qu'ils étaient sur l'eau. Pour nombre d'entre eux le trajet s'accomplit sans incidents à l'exception toutefois des retards causés par les tempêtes et les réparations à leurs rafiots qui prenaient l'eau. Le lac Bennett s'égouttait dans le petit lac Nares et ensuite dans le lac Tagish, bien plus grand, où les tempêtes fréquentes et le vent offraient aux embarcations gauches et malcommodes encore plus de problèmes. Le lac Tagish s'écoulait dans le large lac Marsh peu profond, par l'intermédiaire de la rivière Tagish qui n'était qu'un

Figure 2. Traîneaux s'approchant du col White en 1898. (Glenbow-Alberta Institute.)

rétrécissement de six milles du cours d'eau. C'est là que la Police à cheval du Nord-Ouest avait établi son poste de surveillance et où se faisait l'enregistrement des embarcations et la collecte des droits de douane canadiens sur les appareils et installations achetés dans les ports américains. Par le lac Marsh, il n'y avait que 20 milles jusqu'au lac Lewes et le fleuve Yukon[22].

Sitôt sortis du lac, les mineurs étaient sur leurs gardes afin d'être prêts dès que commencera le canyon Miles, tant appréhendé, et les rapides White Horse responsables de tant de morts. Ceux-ci sont situés à environ 30 milles en aval du lac Marsh. Les aborder sans précaution signifiait la perte possible de l'embarcation et de l'équipement et peut-être la mort. Au printemps de 1897, ces rapides étaient bien indiqués et à celui de 1898, des pilotes d'expérience douteuse guidèrent des centaines d'embarcations au travers des eaux en furie en échange d'une redevance. Un service de tramway fut plus tard installé pour transporter les marchandises de l'autre côté de l'obstacle également en échange d'une redevance. Si le mineur avait réussi à passer cet obstacle sain et sauf, à part les bancs de sable, les billes à demi immergées ou les pièges divers de la forêt sauvage, rien ne venait ralentir son voyage jusqu'à Dawson. Bien que parsemé de dangers et de difficultés, le trajet sur le fleuve, depuis les rapides jusqu'à Dawson, était bien moins pénible et décourageant que la répétition monotone du portage dans la cohue le long des pistes de montagne.

Le trajet par les cols, 1896-1897

La description physique des sentiers ne peut donner qu'une faible idée de ce que fut le trajet par les cols Chilkoot et White. Comme conséquence directe de l'intérêt mondial pour la ruée vers l'or du Klondike, des articles apparurent immédiatement dans les journaux et les magazines. La presse dépêcha au Yukon des correspondants spéciaux afin de donner aux lecteurs, déprimés par la dépression, des renseignements sûrs. Le marché fut bien vite engorgé d'une variété de comptes rendus du trajet jusqu'aux terrains aurifères et des conditions sur place. Les pistes par les cols Chilkoot et White avaient déjà alimenté la plume des journalistes qui leur firent une réputation, et avaient retenu l'attention non seulement des gens de plume mais aussi de ceux qui, ayant une bonne formation littéraire, avaient participé à la ruée. Le drame de la ruée se dévoilait par les comptes rendus littéraires. C'étaient ceux-là même qui avaient transporté leur "tonne" de marchandises le long de la piste qui décrivaient les agonies et les triomphes des participants à cette ruée.

Le col Chilkoot en 1896

Authur Walden, "Dog Puncher", avril 1896. Arthur T. Walden et ses partenaires arrivèrent à Dyea en mars 1896. Sa carrière en Alaska et au Yukon, fort peu connue à l'époque, s'étalait sur plusieurs années.

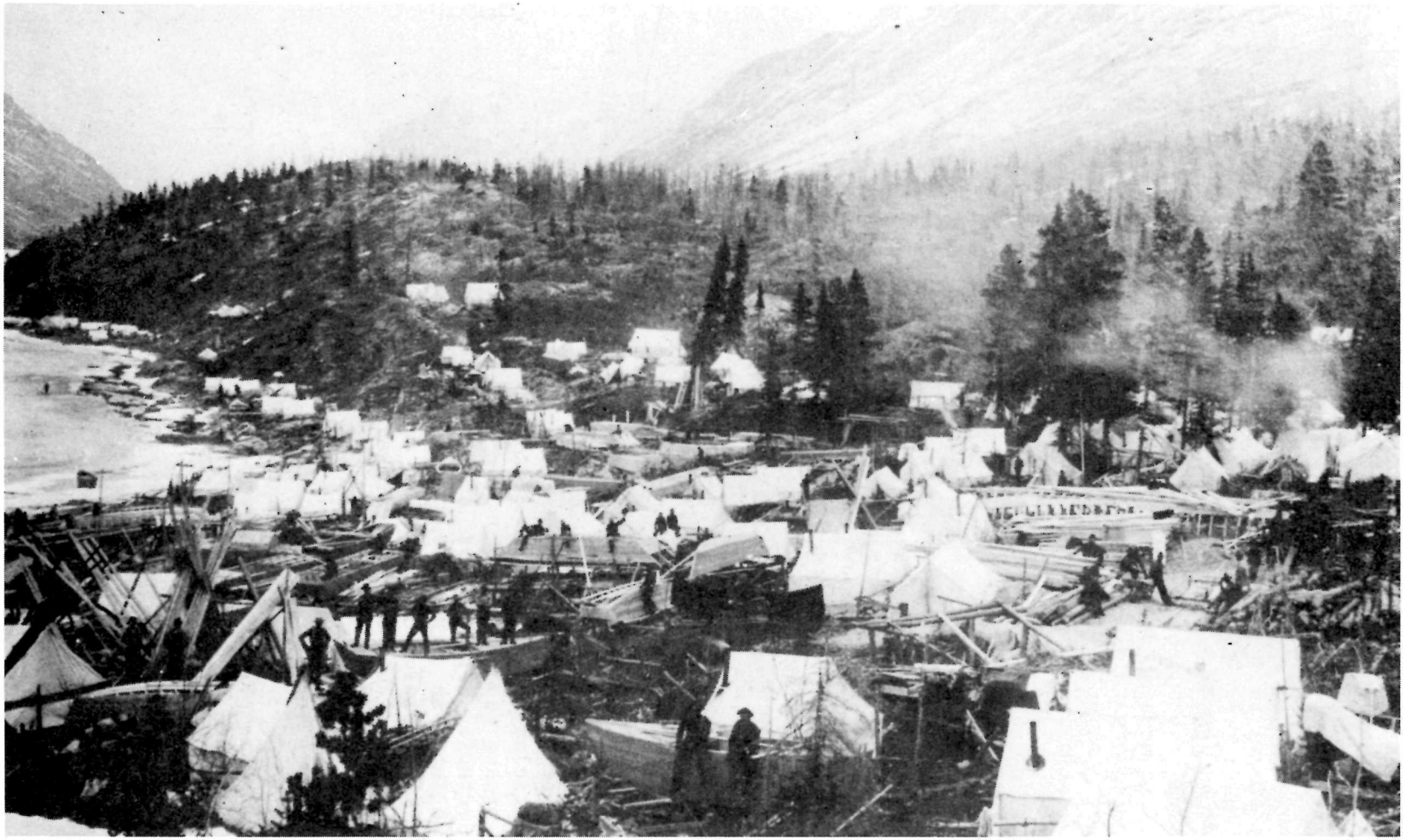


Figure 3. Chercheurs d'or construisant des embarcations à la crique Abbot du lac Bennett. (Archives publiques Canada.)

Il faisait la distribution du courrier en traîneau à chiens de Skagway à Circle City. La petite ville désolée qu'était Dyea à cette époque, recroquevillée à la tête du canal Lynn, n'était composée que du poste de traite de Healy et Wilson, entouré d'une douzaine de huttes indiennes. Walden installa son premier camp à Dyea en compagnie d'environ cent hommes qui acheminaient leurs provisions le long de la piste par un va-et-vient de petites étapes[23].

Walden et son équipe, tout comme les autres, transportaient par relais, leurs provisions jusqu'au camp Sheep et ensuite par le col, soit sur leur dos, soit en tirant des traîneaux étroits. Dans le cas de Walden, ce traîneau était tiré par un seul chien. Il lui fallut 23 jours pour transporter ses 1200 livres de bagages de la côte aux rives gelées du lac Lindeman.

Les indiens portageaient pour ceux qui le voulaient au tarif de 1 cent la livre mais peu de ces voyageurs, composés surtout de mineurs expérimentés, profitaient de leurs services. Les autres étaient des négociants ou encore des joueurs professionnels[24]. La plupart de ceux qui suivaient la piste au printemps de 1896, firent leur propre portage après avoir formé des associations afin de mieux surveiller leurs provisions qui, en raison du va-et-vient du portage, se trouvaient à deux ou trois endroits le long de la piste.

La piste, du sommet jusqu'au lac Lindeman, mesurait 9 milles. Lors du passage de Walden, les lacs étaient encore gelés et les hommes tiraient des traîneaux chargés de leurs bagages le long de la chaîne des petits lacs. La piste descendait sur la glace de la rivière enserrée dans des canyons. Au lac Lindeman, des hommes s'étaient assemblés pour se construire des embarcations alors que d'autres étaient éparpillés le long des rives là où le bois convenait à la construction des bateaux. Il fallait plusieurs jours pour construire des bateaux à l'aide de ces planches sciées à la main. Les billes étaient hissées sur un support et coupées en planches à l'aide d'une longue scie manoeuvrée par deux partenaires l'un en haut, l'autre en bas. Par cette opération, les partenaires savaient si leur association serait durable.

Walden et ses compagnons continuèrent leur route au travers des lacs Lindeman et Bennett jusqu'à la tête du lac Tagish, tirant leurs bagages dans des traîneaux. Après avoir trouvé du bois de construction et la compagnie de quelques hommes en plusieurs camps, les hommes restèrent plus d'un mois, pendant lequel ils construisirent leur embarcation et attendirent la débâcle des glaces avant de poursuivre leur trajet sur le lac Tagish.

Au déversoir de ce lac, là où le gouvernement canadien devait plus tard établir un poste de douane, se trouvaient ce que l'on appelait les "Tagish Houses" qui en réalité étaient des tombeaux indiens. Les Indiens faisaient brûler leurs cadavres et placaient l'urne contenant les cendres, dans une hutte de lattes construite sur pilotis, au-dessus du sol. Ces urnes étaient souvent cerclées de laiton[25].

L'équipe sur le fleuve fut avertie de l'approche du danger par un chiffon blanc en guise de signal qu'avait accroché quelqu'un à environ un mille avant le rapide. Déjà de nombreux bateaux s'étaient assemblés à la tête du canyon Miles se préparant, soit à affronter l'obstacle, soit à le contourner. Ordinairement, les embarcations étaient vidées de leur contenu avant d'être lancées dans les eaux tumultueuses.

L'équipement était portagé par-dessus les collines jusqu'au pied du rapide ce qui permettait aux bateaux, maintenant plus légers, de passer les rapides sans encombre. Il n'y avait pas de grosses vagues dans ces eaux rapides et le seul danger de ce triple obstacle était de se frapper sur les murs du canyon. La vitesse, alliée à la rugosité des parois, pouvait broyer aisément les frêles embarcations. En aval du canyon, les eaux étaient encore plus turbulentes et les bateaux devaient être guidés à la longe par des hommes restés sur la berge alors que d'autres dans le bateau, armés de perches, l'éloignaient des rochers qui parsemaient le cours d'eau[26].

> Ces eaux agitées se terminaient dans le rapide White Horse:...là où la rivière se rétrécit jusqu'à vingt ou vingt-cinq pieds et n'est plus qu'une masse d'embruns, mais les berges sont de longues corniches et les bateaux peuvent être hissés hors de l'eau et tirés sur la berge jusqu'aux eaux calmes. L'autre moyen consistait à gréer le bateau ou la toue avec des poids trainant au fond à l'avant et à l'arrière, attachés à des espars, et ensuite de lâcher les amarres quelque deux cents pieds en amont des rapides. Cela suffisait pour se rendre à l'autre bout... à condition d'être chanceux.[27]

Walden mentionna que 18 hommes se noyèrent au cours d'un printemps, ce qui évidemment étoffa la légende des rapides White Horse. Il était possible, même si tôt, de piloter un bateau au travers des rapides. Walden et ses partenaires servirent de pilotes, gagnant de 10 à 50 $ par bateau, pour ceux dont le coeur n'était pas aussi solide[28].

Walden continua à descendre le Yukon jusqu'à Circle City en Alaska où les mineurs s'attaquèrent aux gisements du ruisseau Birch. Plutôt que de chercher de l'or, le *"Dog Puncher"* fit le transport de marchandises de Circle City aux terrains aurifères. Les hommes qu'il rencontra dans les auberges à cette époque et tout au long de la ruée de 1896-1898, venaient de toutes les parties du monde. Il y avait de vieux prospecteurs qui avaient fait la ruée de 1849, quelques-uns avaient travaillé en Amérique du Sud, en Australie et en Afrique du Sud. Chacun d'entre eux était un individualiste à tout crin qui acceptait avec joie la camaraderie de la recherche de l'or et la rude vie du nord. C'était là des hommes bien différents des milliers qui bientôt viendraient envahir les sentiers qu'ils venaient d'explorer.

Edward Spurr, géologue, juin 1896. Edward Spurr était attiré par l'or du Yukon et de l'Alaska mais pas de la même façon que ses compagnons de voyage sur les pistes du col Chilkoot au début du printemps 1896. Spurr était un scientifique géologue envoyé dans la vallée du Yukon par les Relevés géologiques des États-Unis afin de faire l'étude des ressources minérales de la région en général. Parti de Washington (D.C.), en mai 1896, il arriva sur la côte ouest où il s'embarqua un bateau de plaisance se rendant au nord du passage intérieur. En tant que membre de la fraternité des "chemises de flanelle aux bottes sans cirage" il était un objet de curiosité pour les touristes désoeuvrés. A Juneau, il abandonna ce voyage confortable pour prendre place sur le pont bondé du cargo *Scrambler* en route pour Dyea. Ce vaisseau n'avait pas été conçu pour héberger des voyageur, il

y avait de 50 à 60 hommes entassés à son bord pour le voyage dans le canal Lynn[29].

Alors qu'il était à Juneau, il s'était procuré des provisions pour le voyage. De la nourriture, trois livres par homme par jour et les ustensiles de cuisine convenables ont été achetés par un prospecteur éprouvé que Spurr avait engagé comme guide. Il était prévu qu'ils construiraient un bateau à la tête du lac Lindeman. Pour cela ils se procurèrent une scie de long, une plane, des ciseaux, marteaux, clous, vis, de l'étoupe, du goudron et du bois. Ils ajoutèrent à cela une tente, de grandes quantités de moustiquaires et tous les vêtements qu'ils jugeaient nécessaires pour protéger les membres de l'équipe contre l'humidité, le froid et les moustiques omniprésents. Le tout devait être placé dans les sacs de toile équipés de bretelles et d'une large sangle passant sur le front du porteur afin que le cou supporte la charge[30].

A Dyea, les passagers et leur équipement, descendirent dans une toue qui les emmena à terre et à partir de là, ce fut chacun pour soi. Chacun voulait commencer l'ascension le plus vite possible puisque c'était déjà le début de juin. Il n'y avait à Dyea que le poste de traite de Healy et Wilson et le camp indien. Les indigènes vivaient dans des tentes ou dans de grossières huttes de bois près de la berge. Les hommes étaient forts, au "visage sévère" et vêtus de "hardes civilisées" (des bleus de travail) d'une veste de Guernesey et d'un chapeau de paille. Les femmes, "ni belles ni attirantes", s'étaient grimées d'un mélange de suie et de graisse ou bien avaient des bandes noires tatouées sur le menton[31]. Après avoir terminé les négociations avec les habitants de Dyea, toute la population, permanente ou en transit, se mit en route le long de la piste dans la vallée[32]. Les Indiens possédaient la patience et l'endurance pour transporter de lourdes charges sur de grandes distances. Un jeune adolescent qui ne pesait guère plus de 80 livres portait une charge de 100 livres[33].

Healy et Wilson avaient ouvert une piste pour les chevaux sur une partie du trajet dans la vallée et transportaient des marchandises en petites quantités jusqu'au camp Sheep au taux de 5,5 cents la livre. Les Indiens en demandaient le double. Quelques Indiens mirent leur charge dans des canots et remontèrent le courant de la Dyea à l'aide de perches. Les voyageurs à pied suivaient une piste fatigante, faite de gravier roulant et de sable le long de la rivière peu profonde. La vallée s'étrécissait à la hauteur du camp Sheep. Les hommes épuisés et affamés avalèrent un repas de "slapjacks" et de l'inévitable bacon préparé par le guide.

Au camp Sheep, Spurr engagea des Indiens pour faire le portage jusqu'au sommet puisque les chevaux des négociants ne pouvaient s'y rendre. Il avait payé 5 cents la livre aux négociants pour les 13 premiers milles, mais les Indiens eurent les 6 cents la livre qu'ils exigeaient pour le restant de la route jusqu'au lac Lindeman.

Spurr et ses porteurs indiens, arrivèrent à Stone House dans l'après-midi où, à la demande des Indiens, ils attendirent que le soleil soit couché pour continuer leur trajet sur la neige fraîchement cristallisée. Marchant à la lueur du crépuscule nordique, la troupe arriva à 9 heures du matin au lac Lindeman. C'était en juin et il pleuvait. Les rives du lac étaient déjà occupées par d'autres camps.

Spurr eut la chance de pouvoir acheter un bateau déjà construit, ce qui indique qu'il y avait une certaine industrie à la tête du lac. Il avait été forcé de laisser à Dyea son encombrante charge de bois puisque les porteurs n'étaient guère enclins à lui faire passer le col. Le bateau en forme de doris, fut baptisé *Skookum*, et le groupe de quatre hommes se mit en route avec un autre groupe de mineurs. La traversée du lac Lindeman se fit sans incident et le bateau allégé d'une partie de sa charge, fut guidé à la longe au travers de l'étroit passage rocheux qui mène au lac Bennett. Le reste de l'équipement fut portagé le long de la rivière. Précaution louable au cas où quelque chose serait arrivé au bateau.

Il y avait à la tête du lac Bennett un plus grand nombre de camps et une scierie portative qui avait été trainée par le col au cours de l'hiver de 1895-1896. C'est là que le manque de communication était le plus évident puisque tous ignoraient que cette scierie était installée au lac Bennett[34].

Les vents du lac Bennett forcèrent le groupe à écoper le bateau que les vagues remplissaient à mesure. Plusieurs fois ils durent accoster en attendant que les conditions s'améliorent. Le lac Tagish, bien connu pour ses vents fut pourtant traversé sans encombres. Dans la partie basse du lac Tagish, le groupe campa dans un camp indien pitoyable où ils purent échanger quelques-unes de leurs provisions pour un gros poisson afin d'améliorer le menu trop monotone composé de "slapjacks", de haricots et de bacon. Alors qu'ils se reposaient, un homme et ses deux fils passa dans le camp. Ils avaient amené des chevaux par le col Chilkoot jusque dans la région, dans l'intention de cultiver la terre mais avaient été forcés d'accepter l'échec et d'abandonner les chevaux plutôt que de rester aux prises avec ce Yukon inhospitalier[35].

A l'entrée du fameux canyon de la Lewes, il y avait plusieurs bateaux réunis. Des hommes portageaient leurs provisions autour de l'obstacle. Un cabestan de fortune avait été installé le long du portage afin de transporter le long de la berge les bateaux libérés de leur charge plutôt que de risquer de les perdre avec leur contenu dans les rapides. Spurr accompagné de deux "pionniers" passa les rapides avec son bateau allégé de moitié et campa en aval ce soir-là. Le lendemain matin, le bateau fut vidé et guidé à la longe dans les eaux peu profondes mais relativement calmes le long de la rive jusqu'à un endroit situé en aval des rapides White Horse. Une toue trop large pour être menée "en laisse" descendit le centre des rapides sans ennuis sauf que tout était trempé à chaque plongeon dans les eaux du canyon[36]. D'autres ne furent pas aussi chanceux:

> Sur les berges, en aval des rapides, nous trouvâmes des sacs de farine, des valises, des boîtes et des planches déchiquetées, témoins muets de pauvres diables moins chanceux que nous[37].

Le jour suivant, reposé après une bonne nuit à son camp de l'embouchure de la Tahkeena (Takhini), le groupe de géologues se mit en route vers le Yukon et ses terrains aurifères de Forty Mile et de Circle City. Sans le savoir, ils passèrent sur les alluvions les plus riches de la région, celles de la rivière Klondike.

Le col Chilkoot, printemps 1897

J.H.E. Secretan, avril 1897. William Ogilvie envoya à Ottawa son premier rapport sur les découvertes faites par George Carmack en septembre 1896. Ce fut probablement cette nouvelle et les autres rapports ultérieurs d'Ogilvie au cours de l'hiver 1896-1897 qui incitèrent J.H.E. Secretan, alors résidant d'Ottawa à organiser une compagnie d'aventuriers cherchant fortune dans le Yukon[38]. Le groupe se rendit d'abord à Vancouver et par bac jusqu'à Victoria d'où ils pouvaient embarquer sur un bateau faisant cap au nord vers Juneau. Le 15 avril 1897, Secretan retint des places sur le *Topeka* pour ses compagnons, alors que lui restait à Victoria pour se procurer l'équipement dont ils avaient besoin. Après avoir réuni cet équipement, il prit lui aussi la route du nord, sur le *Mexico*, vers Juneau. C'était le 25 avril 1897. Il y rencontra une petite flotte de bateaux, le *Rustler*, la *Gasoline* et l'*Alert*, qui faisaient la navette entre Juneau et Dyea. Secretan choisit l'*Alert* qui le déposa à une bonne distance de la côte à Dyea, à un endroit où les eaux sont si peu profondes qu'il dut porter son canot Peterborough et marcher dans l'eau jusqu'à la côte. Selon Secretan, il y avait un "bon mille" à faire dans environ quatre pouces d'eau[39].

Arrivé à terre il fut bien heureux de trouver l'hospitalité du négociant Sam Heron travaillant pour Healy et Wilson; Heron lui apprit que ses hommes étaient bien arrivés à Dyea à bord d'un descendant direct de l'Arche de Noé", la *Gasoline*, dont les machines s'étaient arrêtées en cours de route obligeant l'équipage de recourir aux voiles pour finir le voyage[40]. C'est également Heron qui lui dit où se trouvait le camp de sa compagnie. Ils n'étaient pas seuls. La population de Dyea le 1er mai 1897 était de 1000 hommes. Leur camp à l'embouchure du canyon Dyea, à neuf milles de la côte, faisait partie d'une cohue composée "de toutes les races d'hommes possibles sur terre".

Les trois tonnes d'équipement achetées à Victoria par Secretan furent mises à terre par l'*Alert*. Le groupe se mit ensuite à construire des embarcations à fond plat de 15 pieds de long. Celles-ci furent chargées et touées le long de la rivière Taiya peu profonde, jusqu'à un point situé à six milles de Dyea. A partir de ce point tout devait être transporté à dos. Des Indiens furent engagés pour porter les fournitures par-dessus le col. Secretan se plaignit de l'impossibilité de se fier aux porteurs dont l'attitude n'avait guère changé depuis que William Ogilvie était passé. Dès qu'ils entendaient dire que d'autres voyageurs payaient plus, ils abandonnaient leur service[41].

Dès le printemps 1897, le col Chilkoot commença à être mécanisé ce qui indique bien la quantité de personnes qui voulait le franchir. Un "individu entreprenant" avait installé un cabestan à cable d'acier mû par deux chevaux minables. Cet appareil tirait le long des derniers 600 pieds de la pente un traineau chargé, pour une redevance de 1,5 cents la livre. Cela rapportait à son propriétaire la somme rondelette de 150 $ par jour.

Secretan franchit le sommet du col le 8 mai 1897. Il quitta son camp établi sur le versant sud, sous la pluie qui se changeait en neige au fur et à mesure qu'il se rapprochait du sommet. Le vent du sud vira

bientôt à la tempête - "avec une rapidité effrayante, l'air que nous respirions s'emplit de flocons de neige tourbillonnants, et en cinq minutes je ne puis plus que distinguer les talons de l'homme qui me précédait..."[42] Ce pénible travail physique "provoquait une violente transpiration et sitôt que l'on s'arrêtait pour reprendre des forces, on se trouvait gelé jusqu'aux os"[43]. Le vent hurlait sans cesse dans le col, et quand le soleil brillait, sa réflection aveuglante sur la neige, brûlait littéralement la peau du visage ce qui n'empêchait pas les hommes de franchir le col encombré de tonnes de marchandises perdues sous des amas de neige.

Les neuf milles jusqu'au lac Lindeman étaient en pente constante, au travers des lacs gelés, par dessus des arrêtes, le long des vallées couvertes de neige fondante. Bien que le changement d'allure, de la lente ascension sur le versant sud, à la descente rapide et glissante sur la neige pâteuse du versant nord, ait été bien apprécié, il n'en reste pas moins que l'arrivée au lac Lindeman était accueillie avec joie par tous.

Au printemps de 1897, le camp à la tête du lac Lindeman devenait chaque jour plus grand alors que des hommes pleins d'espoir arrivaient sans cesse du col Chilkoot. Cet amassis d'hommes disparates, partageaient le même idéal et les mêmes problèmes. Tous attendaient la débâcle de la glace traîtresse. Le soleil montait de plus en plus dans le ciel et le jour remplaçait la nuit plus longtemps.

Le 1er juin 1897, le groupe de Secretan arriva au lac Bennett dans les canots Peterborough légers et maniables. Dans cette communauté affairée de la tête du lac Bennett, tout le monde construisait des bateaux[44]. Une "pauvre scierie portative asthmatique", à grand peine, débitait en planches des arbres fraîchement abattus. Des hommes emportaient tout de suite vers leur propre chantier les planches qui sortaient de la scierie. De l'arbre au bateau il n'y avait que peu de temps. Ceux qui ne pouvaient attendre ou qui ne pouvaient payer, sciaient de long eux-mêmes leurs propres planches. Les quelque 400 hommes campés au lac Bennett construisaient des "véhicules de mort" de toutes sortes de configurations. Il arrivait parfois que l'une de ces choses ressemblât à un bateau, mais fort peu souvent. La ressemblance se bornait habituellement à avoir une forme rectangulaire pointue à l'un des bouts[45]. Secretan conçut lui-même sa toue qu'il bâtit en trois jours, ce qui indique clairement qu'il était financièrement assez à l'aise pour acheter le bois de la scierie. Les 6000 livres de bagages furent placés à bord et bientôt la cohue qui augmentait chaque jour ne devint plus qu'un souvenir.

Le voyage sur les lacs jusqu'au canyon Miles se passa sans incident. Après avoir quitté le camp de Caribou Crossing (Carcross) au déversoir du lac Bennett, Secretan fit la remarque suivante:

> Ce fut un grand soulagement de quitter cette foule insensée, de s'échapper, même temporairement, de la saleté de ce camp pêle-mêle où règne un désordre chronique...[46]

Bien que les camps sur les berges du lac fussent généralement peuplés d'hommes dont les espoirs avaient été ravivés par le simple fait qu'ils aient survécu au trajet à l'intérieur des terres, il n'en restait pas moins que les retards inévitables et les frustrations rendaient la vie dans ces villages de tentes surpeuplés plutôt désagréable.

Néanmoins, il n'y avait là qu'une faible population en regard de ce que cela serait plus tard. Les conditions, pour les moins expérimentés d'entre eux, deviendraient de plus en plus difficiles puisque l'espace et les matériaux iraient en diminuant.

Un drapeau de fortune fiché sur la rive du Yukon avertissait les voyageurs de l'approche du canyon Miles là où le courant augmentait de vitesse en raison de l'étroitesse du cours d'eau. La faille sombre aux parois basaltiques, les glaces de l'hiver encore accrochées aux rochers formant corniche au-dessus des eaux, arrivait enfin. Secretan eut peu de difficultés à passer les eaux rapides du canyon avec sa toue baptisée *Eva* sur les bords du lac Bennett. Il tirait derrière lui deux canots. Plus loin, il tira son embarcation sur la rive pour explorer les rapides White Horse[47].

Avant d'arriver là, il essaya d'obtenir des descriptions utiles de l'obstacle dont il venait d'en vaincre la moitié. Sa réputation et la légende d'infamie qui l'entourait avait déjà été bien établie et se trouvait étoffée à chaque répétition[48]. Sans faire un écart à sa réputation Secrétan écrivit:

> A 14 heures, l'*Eva* démontée une fois de plus et enveloppée de bâches, fut lâchée dans le courant et environ deux minutes après, elle était amarée en aval des rapides White Horse si redoutés[49].

Tels étaient les rapides White Horse au printemps 1897. Secretan et son groupe continuèrent leur trajet jusqu'à Dawson sans incident.

Edward Lung, mai 1897. Comptable en chômage de Tacoma, Edward Lung et son associé Bill Stacey, s'embarquèrent sur le caboteur à vapeur *City of Mexico* en route vers le nord. Le 24 mai 1897, ils accostèrent à Juneau et montèrent sur le cargo *Rustler*, déjà bondé, qui les déposa sans cérémonie sur la plage de Dyea. De la plage, un porteur indien amena leurs fournitures par canot jusqu'à la tête de la navigation de la rivière Taiya. Là ils divisèrent leur charge en paquets de 65 à 75 livres et les portagèrent eux-mêmes jusqu'au camp Sheep, ensuite jusqu'aux Scales et enfin franchirent le col. A deux voyages par jours, Lung et Stacey mirent une semaine pour porter tout leur bagage jusqu'au sommet[50]:

> Nos énormes charges nous cisaillaient le dos et pesaient dur sur nos muscles endoloris. C'était ma scie de long de 7 pieds qui fut la plus encombrante à transporter, toutefois ce qui fut le plus lourd et le plus gauche fut mon traîneau Yukon. Nous en avions chacun un, et dûmes les transporter sur notre dos pour une ascension de mille pieds dans la montagne[51].

Près de la fin de l'épreuve, au milieu de juin, Lung s'écroula après avoir mangé un repas de haricots sûrs. Il était convainc d'une mort prochaine après avoir diagnotisqué lui-même un cas d'empoisonnement par les ptomaïnes. De généreuses doses d'un médicament breveté et d'un calmant, et quelques jours de repos complet, lui permirent de se remettre suffisamment pour continuer. Aiguillonné par des températures plus clémentes et la glace fondante qui menaçait de retarder leur arrivée au lac Lindeman, ils traversèrent à la course les lacs Long et Deep couverts de glace pourrie.

La glace de la piste laissait voir les traces de centaines de prédécesseurs[52]. Ils atteignirent le lac Lindeman en passant par une gorge en forme de tunnel avant que la glace ne cède, mais la saison était déjà bien avancée:

> Il y avait des centaines de prospecteurs qui travaillaient près de nous à construire des embarcations. Leur infatigable énergie semblait remplir l'atmosphère. La complainte des scies de long, le son métallique des marteaux sur les clous, l'odeur du bois fraichement scié et du goudron emplissait l'air[53].

Il suffisait qu'un mineur le sac lourd de l'or ramené du Klondike, passe au travers du camp pour que tous redoublassent d'ardeur. Il y avait de l'or à ramasser et seule une couche de glace leur barrait le chemin.

Dix jours après que Lung et Stacey furent arrivés, commença la débâcle des glaces. En quelques heures les eaux enfin libres portèrent une flotille de bateaux et d'embarcations de toutes sortes. Lung et son compagnon allaient vers le nord, vers le lac Bennett, après être passés sans encombre au travers des rapides étroits[54]. Des centaines d'autres embarcations se joignirent à eux et ils ne furent retardés que par une tempête sur ce lac étroit. Ces heures tranquilles permirent de discuter et de planifier le passage des redoutables rapides du canyon Miles et de White Horse. Le 7 juillet, le groupe descendit les 5/8 de mille du canyon Miles en huit minutes[55]. Ils établirent un camp en amont des rapides White Horse, examinèrent de la berge les eaux tumultueuses et décidèrent de ne pas tenter la descente:

> Rapidement, nous triâmes nos provisions, nous chargeant l'un et l'autre comme des baudets. Les charges allaient de 75 à 100 livres. Il était facile de suivre la piste qui gravissait une colline et ensuite serpentait le long des rapides White Horse à petite distance en parallèle avec le fleuve. Il était évident que des centaines d'autres pieds avaient battus ce petit sentier poudreux... Finalement, nous arrivâmes péniblement au bout du premier mille en aval des rapides de White Horse et le portage se termina[56].

Épuisés par ce portage, piqués par les moustiques, ils décidèrent, contrairement à leur plan original, de descendre quand même les rapides. D'autres mineurs guidèrent leurs embarcations à la longe le long de la rive ou les hissèrent le long du portage sur des traîneaux, mais Lung et Stacey accompagnés de leurs deux passagers qui payaient leur voyage, bravèrent les eaux cotonneuses avec succès, accostant leur embarcation au milieu de ce qu'il restait de nombreuses autres dont les propriétaires avaient été moins chanceux. Ceux-ci réparaient alors leurs embarcations et faisaient sécher leurs provisions[57]. Lung et Stacey rechargèrent leur bateau et se mirent en route vers Dawson. Déjà le col Chilkoot et autres obstacles d'importance étaient oubliés. Ils ne pensaient maintenant qu'à l'or qui les attendait.

Les pistes de montagne, automne 1897

Des hordes de chercheurs d'or arrivèrent durant l'été 1897, impatients de prendre leur part des prodigieuses richesses dont

témoignaient avec éloquence les passagers et les cargaisons du *Portland* et de l'*Excelsior*. Des hommes comme Lung et Secretan étaient au courant des découvertes mais ignoraient leur ampleur. En 1896, des centaines d'hommes qui avaient franchi le col Chilkoot se dirigèrent vers les gisements de la rivière Fortymile et du ruisseau Birch à Circle City. Au printemps 1897, les rangs des mineurs qui y retournaient s'étaient épaissis de ceux qu'avait attirés la nouvelle des découvertes dans la vallée de la rivière Klondike. La plupart de ces hommes étaient des vieux de la vieille; rares étaient les novices. Toutefois la majorité des hommes et des femmes qui accostèrent à Dyea, à l'établissement de Moore à l'embouchure de la rivière Skagway en août 1897, n'étaient non seulement pas préparés à ce qui les attendait, mais faisaient preuve d'une ignorance crasse. C'était ceux qui avaient quitté Seattle, Victoria ou d'autres ports de la côte ouest en une hâte inconnue jusqu'alors. L'or arrivé encore humide des sluices du Klondike avait déclenché leur imagination, les avait conduit vers le nord, la misère et le désappointement. Avec cette marée humaine sans précédent, les conditions des pistes se détériorèrent rapidement sous les milliers de pieds ou de sabots ferrés qui les parcoururent.

Détérioration de la piste du col White. Les vapeurs continuaient d'arriver du sud de plus en plus souvent, dégorgeant de leurs cales des hommes qui bien que pleins d'espoir n'en étaient pas moins désorientés, ahuris, flanqués tous et chacun d'une tonne de fournitures pour les nourrir toute une année. L'arrivée de chaque navire apportait un autre groupe d'hommes et une pleine charge de confusion déjà bien grande sur cette côte surpeuplée. Skagway, ville nouvellement nommée et qui avait englouti l'établissement de Moore, était en effervescence. Dans les rues, la cohue des mineurs se dirigeait vers les tentes-saloons dressées à la hâte. On y parlait de la piste et du col White. Les conditions de la piste retenaient l'attention de tous durant tout l'automne 1897. Cela était bien compréhensible vu le grand nombre qui l'empruntait. Des charettes lourdement chargées, des chariots, des chevaux et des hommes couvraient la route quittant Skagway vers les montagnes.

Les promoteurs des pistes des cols Chilkoot et White faisaient leur baratin aux mineurs indécis. Un groupe qui comptait dans ses rangs Robert Kirk avait été sollicité par les deux. Dans l'impossibilité de prendre une décision, ils s'arrangèrent pour inspecter les deux pistes avant de débarquer leur équipement du bateau. Légèrement chargé, Kirk partit de Skagway jusqu'au col White pour constater l'état de la piste. Loin d'être impressionné, il se demanda pourquoi la piste ne longeait pas la rivière au lieu de serpenter par monts et par vaux et surtout par les marécages. La pente des collines était si raide qu'il fallait faire des zigzags tant pour la montée que pour la descente alors que les rochers et les marécages fangeux ne faisaient que rendre plus difficile cette route tortueuse. Bien que la piste du col White n'ait pas encore atteint l'état pitoyable qu'elle eut plus tard, Kirk se convainquit par ce qu'il vit que la piste du col Chilkoot, quelle qu'elle soit, serait meilleure. C'est le même vapeur qui les avait amenés à Skagway qui les conduisit à Dyea[58]. Robert Kirk et son groupe n'étaient pas les seuls à avoir délaissé la piste White dont l'état continua de se détériorer sous l'assaut des hommes.

Tappan Adney fait rapport sur la piste.

Skagway et le col White. Tappan Adney, correspondant spécial de l'hebdomadaire populaire le *Harper's Weekly*, quitta Victoria le 15 août 1897 sur l'*Islander* faisant route pour Skagway. Toute la ville de Victoria était agitée par la ruée. Les hommes achetaient et vendaient des "fournitures pour la prospection de l'or", recueillaient des renseignements sur leur fonctionnement n'ayant pas la moindre idée de l'usage de ces choses. Ils faisaient des arrangements et des préparatifs pour se rendre vers le nord. Nombre de ces "argonautes" étaient sur le même bateau qu'Adney et s'inquiétaient pour les mêmes raisons.

A la première escale, Juneau, l'*Islander* reçut la visite des douaniers des États-Unis. La peur d'avoir à payer des douanes sur le matériel canadien destiné à être débarqué en sol américain se confirma et tous durent payer des droits de douanes sur toute pièce d'équipement achetée au Canada. Les propriétaires pouvaient expédier leurs biens "franc de douane" à travers l'étroite bande de terre américaine qu'ils devaient obligatoirement traverser et avaient le droit de se servir des nécessités élémentaires telles que les tentes, les couvertures et les ustensiles de cuisine. La nourriture pour le séjour à Skagway ou Dyea devait être achetée à Juneau. Il fallait payer des douanes sur les chevaux que les mineurs avaient l'intention d'utiliser pour le portage le long de la piste. Finalement, les fonctionnaires américains conseillèrent aux mineurs d'être prudents puisque Skagway, nouvelle ville vieille de seulement quelques semaines était bondée de voleurs dont la proie était les fournitures des caches. Ce n'était pas là un tableau très invitant. Ceux qui avaient acheté leur équipement s'inquiétaient de l'attitude des douaniers canadiens. On leur dit que cet "accord" avait été conclu afin de ne pas retarder les mineurs et de leur créer le minimum d'ennuis[59].

Les aventures qui attendaient ces hordes de gens gonflés d'espoirs, étaient en général, le résultat de faux espoirs et d'un manque de préparation. Il y avait à bord du *Islander* un nommé G.H. Escolme de la Compagnie de traite de l'Alaska et des Territoires du Nord-Ouest dont l'enthousiasme débraillé pour le développement futur n'incitait guère à la prudence.

> Nous avons, au coût de 10 000 $, taillé une piste dans la forêt depuis Skagway jusqu'au sommet. La ville de Skagway nous appartient et nous y construisons des quais, etc. Nous avons aménagé le sentier surtout pour étudier la possibilité de construire un chemin de fer... Il s'agit d'une piste privée et nous sommes pour ainsi dire les seuls qui n'imposons pas de taxe aux mineurs et nous n'avons pas l'intention de le faire. Nous espérons achever cette année quelques milles de voie ferrée... L'un de mes buts présents est d'essayer de réduire les coûts du portage qui maintenant sont de 20 cents la livre et nous voulons nous assurer que les mineurs pourront avoir leurs provisions à un prix raisonnable[60].

Les histoires que Lung et Stacey entendirent en réponse à leurs inlassables questions n'étaient pas aussi roses que la description enthousiaste d'Escolme. Il n'y avait qu'un seul autre homme qui pensait

que la piste du col White était la meilleure. Il n'y avait pas deux histoires pareilles mais toutes parlaient de misères sans nom[61]. De retour à bord, les passagers s'organisèrent et n un comité chargé de surveiller les bagages après le débarquement. La graine d'appréhension finissait quand même par germer.

Le 21 août 1897, le bateau arriva dans les eaux de la petite baie proche de la ville de tentes de Skagway. Le déchargement commença immédiatement. Les chevaux et le foin furent placés dans de grandes toues et tirés par des bateaux à rames jusque sur la plage. Les passagers furent invités à prendre place dans une flotille de barques à rames et de canots indiens, et amenés à terre pour 25 cents chacun. A terre, tout grouillait d'activité:

> Il y a de grandes quantités d'hommes ramant vers la côte. En bottes de caoutchouc tous s'affairent dans un brouhaha général. Ils portent leurs bagages et les déposent loin de l'atteinte de la marée. Il y a de petits groupes d'hommes qui se reposent à côté de leur équipement. Les chevaux sont à l'attache, seuls ou en groupes. On trouve là des tentes de toutes tailles et de toutes conformations. Des hommes cuisinent sur de grands poêles de tôle dressés en plein air. Plus loin il y a plus de tentes et d'hommes, des piles de marchandises, du foin et du bacon à fumer, des hommes chargeant des sacs et des balles de foin sur les chevaux et se mettant en route...dans la direction d'un bosquet de petits trembles, derrière lequel débute la piste du col White[62].

Quand le 21 août Adney arriva, la jeune ville de Skagway était en pleine croissance. Chaque jour on ajoutait des rangs de tentes, presque tous les lots du lotissement avaient été marqués et dans les trouées de la forêt on voyait de plus en plus souvent le A des tentes. Les constructions à pans de bois étaient à peine terminées qu'on les inaugurait comme hôtels ou restaurants le long de la rue principale sillonnée d'ornières profondes.

Tous et chacun s'inquiétaient de la condition de la piste et de leurs propres capacités pour l'affronter. Les hommes étaient d'une part fortement attirés par l'or, et d'autre part ceux qui revenaient du Yukon refroidissaient leur enthousiasme en parlant de la terrible épreuve de la piste. Les opinions variaient quant à la meilleure façon de transporter le long de la piste les provisions d'une année, mais tous étaient d'accord qu'en peu de temps celle-ci ne serait plus praticable ni pour les hommes, ni pour les animaux. Des hommes découragés, de retour des terrains aurifères, ne pouvaient encourager ceux qui devaient encore escalader le col White[63]. Le 21 août, les porteurs professionnels demandaient de 25 à 30 cents la livre. Le prix des chevaux augmenta et celui des provisions s'écroula tant étaient nombreux les hommes découragés qui vendaient tout pour s'en aller au plus vite.

Alors qu'Adney attendait, un groupe d'hommes particulièrement mécontents revint de la piste, chargea ses provisions sur un bateau et rama jusqu'à Dyea. Ces hommes prétendirent que la piste était impraticable et qu'elle avait été fermée. Ce bloquage était décourageant pour ceux qui s'organisaient, avec une tonne de provisions à déplacer. Tous étaient d'accord pour dire que c'était ceux qui

n'avaient pas d'expérience et qui n'étaient pas habitués à un dur travail physique qui causaient tous les problèmes alors que la piste sur laquelle ils progressaient devenait de plus en plus boueuse. Adney compara la situation des mineurs à celle d'une armée en retraite:

> Les premières lignes continuent opiniâtrement leur chemin; elles n'avancent que lentement mais elles atteindront leur but. Derrière, sont les traînards qui peu à peu deviendront la canaille fourbue d'une armée en déroute.[64]

Prévoyant un mouvement général vers Dyea, Adney décida d'envoyer ses provisions par la piste Chilkoot. Ses provisions de bouche et son précieux matériel photographique partirent par bateau vers Dyea confiés aux soins d'un porteur professionnel:

> ...et de là [le matériel sera amené] jusqu'au bout de la navigation par canot où un train de portage le portera jusqu'aux Scales situées au pied de la pente; là deux hommes nous seront donnés pour monter la charge jusque sur le col - une distance d'environ trois-quarts de mille à un mille jusqu'au lac Crater; ensuite nous devrons le transporter par bac sur le lac d'où il sera transporté par baudets jusqu'au lac Long où il y a un autre bac. Encore par baudets jusqu'au lac Lindeman qui sera alors notre point de départ[65].

Ces arrangements apparemment compliqués devaient coûter à ce correspondant ses huits chevaux estimés 200 $ chacun ce qui revenait à 50 cents la livre pour les 3000 livres de son équipement. De plus Adney devait travailler avec les porteurs pendant les quatre ou cinq jours du trajet jusqu'au lac Lindeman.

Dans l'entre temps, Adney en reporter consciencieux qu'il était, se préparait à faire la reconnaissance de la piste du col White. La piste traversait les collines en serpentant entre les vallées et les torrents qui étaient étroits et boueux et parsemés de rochers. Les arbres et les arbustes poussaient drus cachant les flaques de boue traitresse dont les parties les pires avaient été couvertes de rondins. Même là où le sol de la piste était dur, la terre avait été malaxée en une boue couleur de chocolat qui collait aux jambes des hommes et aux pattes des bêtes, leur donnant à tous une couleur uniforme. A certains endroits, le roc avait été usé par le passage de milliers de sabots ferrés. De temps à autre le relent de chevaux pourrissant dans les buissons humides prenait les voyageurs à la gorge.

Au pied de la colline Porcupine, un pont de bois rond sur le ruisseau Porcupine menait à une des nombreuses villes de tentes qui s'élevaient ici et là le long de la piste. Elle était bondée d'hommes en partance dans les deux sens et de ceux qui, désespérés, avaient abandonné. Ce n'était qu'une longue suite de relais de portage: Les

> tentes et les piles de marchandises sont éparpillées partout le long de la piste. Personne ne sait combien il y a d'hommes ici. Il nous semble qu'il y en a cinq mille - peut être plus - et deux mille chevaux[66].

Les hommes, dont quelques-uns avaient passé deux semaines dans la piste sous la pluie, pataugeaient dans la boue, travaillaient dans la boue, dressaient leurs tentes dans la boue, couchaient dans la boue et n'avaient pas dépassé le ruisseau Porcupine. Ils étaient fatigués et

couverts de cette boue brunâtre des pieds à la tête. Quelques groupes, pourtant déjà arrivés au sommet du col, abandonnèrent de dégoût et vendirent leur équipement pour ce qu'on leur en offrait. La piste était jonchée de toute sorte de matériel, surtout du bois de sciage pour les bateaux, "assez selon un témoin pour en paver toute la piste"[67].

Pour de nombreux hommes la situation était sans espoir, se trouvant sans moyens devant des conditions qui se détérioraient de plus en plus. L'on disait de bouche à oreille que bientôt il faudrait fermer la piste en raison de la pluie incessante. Commencèrent à la fois des poursuites pour faux rapport et des questions sur la piste du col Chilkoot. Les chevaux lourdement chargés glissaient sur les rochers trempés, quelquefois plongeaient, tête la première, le long de pentes abruptes, ou encore s'embourbaient à tel point qu'il fallait les décharger avant qu'ils puissent se sortir. Souvent ils se blessaient et il fallait les abattre. Quelques-uns des moins honnêtes les abandonnaient tout simplement. Il ne servait à rien de contourner la boue puisque le marécage était partout le même. La seule solution était de couvrir de rondins les trous de boue et les parties les pires de la piste. Adney estima qu'une vingtaine de chevaux avaient déjà été tués, que de nombreux autres avaient été blessés et qu'il en mourait environ quatre par jour, chiffre qui augmentait au fur et à mesure que l'état de la piste s'aggravait[68].

Le 25 août on tendit une corde au travers de la piste au bout de la route des chariots, proche du "pied de la pente". Un garde posté là empêchait quiconque de la franchir pendant que des équipes d'hommes s'affairaient bénévolement à réparer la piste. Adney abandonna l'idée de passer par le col White et décida de retrouver son matériel qu'il croyait être en route pour le col Chilkoot.

La piste du col Chilkoot, août 1897. Adney arriva à Dyea pour constater que son équipement n'avait pas bougé de la grève et que la plus grande partie avait été mouillée par l'eau de mer. Le bacon, la farine et les conserves furent sauvées mais ses films et appareils de photos pourtant irremplaçables, ne le furent pas. Il fit un tri dans ce la plus grande partie avait été mouillée par l'eau de mer. Le bacon, la farine et les conserves furent sauvées mais ses films et appareils de photos pourtant irremplaçables, ne le furent pas. Il fit un tri dans ce dégât et réussit à trouver des remplacements de fortune avant de reprendre la route sur la piste bien plus agréable du col Chilkoot.

Les mineurs se déplaçaient lentement. Il leur fallait des semaines au lieu de jours pour franchir le col. Néanmoins la situation était bien meilleure qu'au col White. Adney suivit son train de portage jusqu'à Finnigan's Point où il arriva le 31 août en compagnie d'autres qui avaient poussé à la perche le long de la Taiya des toues chargées, et qui avaient utilisé sur les routes des chariots, des charettes ou des chevaux et même aussi leur dos pour déplacer leurs provisions. Finnigan's Point, établissement grossier n'était composé que de 20 tentes, un saloon, un restaurant et une forge qui tous offraient aux mineurs épuisés leurs services déficients. Un repas de haricots et de bacon, accompagné de pain et de beurre coûtait 75 cents[69].

Le 27 septembre, Adney arriva au camp Sheep. Ce point d'arrêt des mineurs était devenu avec les années une ville de tentes qui allongeait

ses tentacules jusque sous les épinettes le long des berges rocheuses de la Taiya. Le camp était situé à la partie supérieure de la zone de croissance des arbres, et pour cette raison était un point d'arrêt naturel pour les mineurs qui devaient attendre que le temps s'éclaircisse sur le col ou qui devaient se reposer. Le bois tant pour la cuisson des aliments que pour se réchauffer était inexistant au-delà du camp Sheep. On y comptait quelques centaines de chevaux et bien plus d'hommes encore. Les hommes attendaient, découragés par la tâche monstrueuse qui les attendait, ainsi que par le mauvais temps et la neige dans le col. Un "grand essaim" d'hommes dont des parasites de Juneau, des déserteurs de l'impôt des États-Unis et un grand nombre d'hommes qui "ne possédaient pas assez d'intelligence ou de présence d'esprit pour voir une mine d'or sous leur nez" attendaient, pour toute une variété de raisons. Parmi ceux-ci les joueurs professionnels exercaient leur métier[70].

En septembre 1897, il y avait au camp Sheep en plus des nombreuses tentes, deux bâtisses à pans de bois. Une grande affiche annonçait un hôtel bâti en bois scié. Les mineurs y trouvaient fort peu de confort. Une grande salle servait de salle à manger durant la journée et son plancher se transformait en un "matelas gigantesque" pendant la nuit. A neuf heures le soir, le plancher était jonché de mineurs épuisés[71].

Le 14 septembre 1897, Adney se mit en marche avec ses provisions après avoir fait les arrangements nécessaires pour que celles-ci soient portagées jusqu'au lac Crater au coût de 12 cents la livre. Adney escalada la pente jusqu'aux Scales, pente relativement faible qui se terminait juste au pied du col. Devant comme derrière lui, une chaine d'hommes et de chevaux ployant sous le fardeau. Aux Scales, il y avait ici et là des piles immenses de bagages que des hommes, tels des fourmis, découpaient en petits tas qu'ils transportaient sur leur dos:

> Ils marchent jusqu'au pied de la falaise s'aidant d'un alpenstock solide. Ils commencent à gravir un sentier étroit qui grimpe, grimpe et grimpe encore. Rochers et terre sont gris. Les porteurs et leurs fardeaux ont disparu. Il n'y a plus rien que ce mur gris et la terre. Non! regardez mieux, l'oeil saisit le mouvement, la montagne est en vie, il y a une longue chenille d'hommes qui rampe, visible seulement par son mouvement. Cette chenille serpente le long de cette falaise abrupte, plus haut, plus haut jusqu'au sommet lui-même. Regardez, ils vont atteindre le ciel! Ce sont des êtres humains, mais jamais des hommes n'ont semblés si petits.[72]

D'autres hommes descendaient cette pente de 45°, les mains vides afin de venir prendre une autre charge sur leur dos, gravir encore la pente et atteindre ce sommet rocheux, mais de niveau, et descendre jusqu'au bord du lac Crater en une chaine qui semble n'avoir ni fin, ni repos[73].

Au lac Crater, trois mariniers faisaient la traversée pour un cent la livre, ou 40 $ par jour pour la location de l'un de leurs bateaux. Bien qu'ils gagnassent beaucoup d'argent, les conditions de l'endroit n'étaient guère confortables. Il n'y avait pas un seul endroit suffisamment de niveau pour y dresser une tente et tout était humide et froid[74]. En dépit de cela, le train humain apportait des tonnes et des tonnes de marchandises au sommet et autour du lac pour le reprendre et l'emporter plus loin par la suite.

A l'extrémité nord du lac Long, Adney dut attendre la fin d'un violent orage qui menaçait de raser le camp et d'en jeter les débris et les provisions dans le lac. Il y avait 50 tentes dressées entre les épinettes rabougries, le seul endroit où il y avait du bois depuis le camp Sheep. Les arbres avaient souvent un pied ou plus de diamètre mais n'atteignaient guère plus que dix ou douze pieds de haut. Adney utilisa le bac sur les lacs Long et Deep, mais avant de se rendre au lac Lindeman, il retourna sur ses pas afin de récupérer le bois pour son bateau; il avait dû le laisser en arrière puisque personne ne voulait transporter ces planches encombrantes. Après avoir convaincu un porteur de les lui amener il s'en retourna emportant la nouvelle d'une inondation qui avait fait place nette des camps de Stone House et de Sheep. Une bonne partie des provisions et des tentes des mineurs avaient été détruites aux deux camps. Il est remarquable que rien qu'une seule personne ait été tuée. Cette inondation du 18 septembre convainquit quelques indécis à abandonner cette pénible recherche de la richesse[75].

Nouvel espoir et le "chantier naval" du lac Lindeman. On pouvait percevoir un changement d'attitude et un grand soulagement parmi les hommes le long de la dénivellation de 800 pieds qui conduisait vers ce "pays nouveau et souriant" sur les berges du lac Lindeman. La nouvelle ville était composée de 120 tentes et de quelque 60 "chantiers navals". Une demi-douzaine de scieries produisaient les planches pour ces nouveaux "constructeurs de navire" qui s'activaient avec détermination puisqu'ils avaient déjà atteint un point important dans leur progression vers les terrains aurifères[76]. Tous étaient pressés de partir. A l'arrivée d'Adney, une flotte de sept bateaux quitta la rive. Les jours suivants il y en eut environ une dizaine qui en firent autant[77].

La construction d'embarcations était la seule occupation, à l'exclusion de toute autre jusqu'à la fin de l'été:

> ...mais le bateau le plus populaire est une embarcation à fond plat, capable de transporter deux à trois tonnes de charge, de 22 à 25 pieds de long, avec un barrot de six ou sept pieds, et des flancs légèrement évasés; l'arrière est large et carré; avec un tirant d'eau de deux pieds sous la charge, il restait 6 à 10 pouces de franc-bord; gréé pour quatre rames ou le dirigeait avec une rame-gouvernail à l'arrière. Quelques-uns atteignaient jusqu'à 35 pieds de de long...Un mat solide était placé à l'avant, sur lequel on accrochait parfois une livarde, mais plus souvent une grande voile carrée faite habituellement d'une grande bâche[78].

Si un mineur avait besoin d'un partenaire, c'était au lac Lindeman que cela se faisait sentir avec le plus d'accuité. De nombreuses associations fragiles de deux partenaires et souvent plus, avaient survécu au trajet par le col Chilkoot. Les groupes les plus nombreux avaient dépêché des éclaireurs qui devaient s'approvisionner en bois et le transformer dès que possible en planches pour le bateau. Il n'y avait pas de bon bois de construction sur les bords du lac; il fallait aller le chercher à une distance de deux à cinq milles du camp. Au fur

et à mesure de la demande en bois cette distance augmenta. Si le bois était loin du lac, il était habituellement scié sur place. La "fosse de sciage" était en fait une plate-forme sur laquelle on couchait le billot à scier. Deux hommes manoeuvraient la scie, l'un au haut et l'autre au bas de la plate-forme. Les planches étaient étroites, molles et cassantes. Les épinettes étaient de mauvaise qualité et il n'y avait pratiquement pas d'autres espèces, sauf quelques petits pins. Les planches d'un pouce d'épaisseur étaient assemblées pour former le bateau. Les joints étaient remplis d'étoupe et de goudron, souvent pour rien puisque le bois vert rétrécissait rapidement avant la mise à l'eau. Ces pauvres embarcations faisaient eau de toutes parts. Pour cette raison, les provisions étaient chargées sur un plancher de lattes ce qui permettait de les garder au sec même si de l'eau mouillait le fond de l'embarcation plus vite que l'on ne pouvait l'écoper.

Un certain optimisme régnait à Lindeman. Les mineurs avaient survécu au col Chilkoot et avaient repris l'espoir d'arriver aux terrains aurifères. Cette certitude était manifeste à chaque lancement de bateau. C'était une réussite d'importance accompagnée d'une "fusillade" de pistolets et de cris joyeux. Adney quitta le lac Lindeman dans les mêmes conditions, mais dans un bateau construit à l'aide du bois passé par le col Chilkoot. Celui-ci de 23 pieds de long sur 6 de large reçut une charge de 1500 livres pour le reste du trajet[79].

Conclusion

Des hommes, des chevaux et des tonnes de provisions continuèrent d'affluer à Dyea et Skagway. Le mouvement sur la piste Chilkoot continua régulièrement même si cela demandait beaucoup d'effort pour se rendre au lac Lindeman. De nombreux mineurs avaient franchi les cols de montagne à temps pour se rendre jusqu'à Dawson par le fleuve. Un plus grand nombre était arrivé trop tard, les lacs s'étant gelés. Bien qu'il ait été possible de transporter les victuailles par traineau sur la glace des lacs, la plupart préféraient grossir la population de ces villes de transit de Lindeman et Bennett.

La circulation fut stoppée le long de la piste du col White dès la fin d'août ce qui en obligea plusieurs qui avaient déjà franchi le col à rebrousser chemin. Bien que cette fermeture, décidée par un groupe de mineurs qui s'étaient assemblés à la hâte, cessât après que le gel eût durci la piste et que la neige eût recouvert les milliers de carcasses de chevaux morts durant le court été, quelques réparations et améliorations furent faites le long de la piste. La piste du col White, appelée aussi la piste Skagway, fut désormais connue par les mineurs comme la "piste des chevaux morts".

Au début d'octobre 1897, le major J.M. Walsh, nouvellement nommé Commissaire du district provincial du Yukon, arriva à Skagway, en route pour Dawson. La saison était déjà très avancée et tout comme les mineurs, Walsh se trouva dans une situation tout à fait décourageante. Il pleuvait sans cesse, le coût du portage avait atteint un nouveau sommet, et les nouvelles filtrant de la piste parlaient de l'impossibilité d'atteindre les lacs situés de l'autre côté des

montagnes. A ce moment, il y avait 3200 chevaux de bât morts le long de la piste du col White[80]. Bien que le groupe accompagnant le Commissaire n'eut que le choix d'emprunter la piste du col Chilkoot qui selon la description de Walsh lui-même était "une bonne piste de montagne", on inspecta quand même la piste du col White dont l'état scandalisa ce vétéran de la Police à cheval du Nord-Ouest:

> La piste de Skagway est bien comme elle a été décrite. Un tel défilé de ravage et de destruction comme nous l'avons constaté tout au long de la piste du col White peut difficilement être imaginé. Des milliers de chevaux de bât reposaient morts partout, parfois en groupe au pied d'une falaise, le bât et sa charge encore sur leur dos. Parfois ils étaient si entremêlés qu'ils formaient une masse compacte remplissant les trous de boue et donnaient ainsi une meilleure prise à nos propres chevaux de bât qui continuaient leur marche. Souvent, j'ai le regret de le dire, ces chevaux étaient encore vivants, et c'est là une chose dont nous n'aurions pas été conscients si ces pauvres bêtes ne s'étaient retournées sous les pas de notre cavalcade. Les orbites vides de ces animaux de bât témoignaient bien de la myriade de corbeaux qui volaient aux alentours de la piste. Il y eut le long de cette piste un manque d'humanité et des souffrances intolérables que l'on ne peut imaginer. Nous n'essaierons certes pas de les décrire[81].

Vers la fin de 1897, la ruée vers l'or par le col White n'avait guère de rapport avec les richesses de la vallée de la rivière Klondike. L'hiver tomba sur les cols, froid et blanc et le mouvement reprit encore une fois le long de la piste. Le début de l'hiver 1897-1898 mit fin à une période de l'histoire de la ruée vers l'or. Bien que le nombre d'hommes arrivant à la tête du canal Lynn ne diminuât pas, leur bourdonnement insensé était terminé puisqu'il y avait des gens qui pour des raisons commerciales désiraient mettre fin à ce chaos. L'effectif des mineurs seul, suffisait à justifier de meilleurs moyens de transport. Les promoteurs et les entrepreneurs avaient déjà bien travaillé à remplacer le dos, tant des hommes que des chevaux, comme unique moyen de transport du niveau de la mer jusqu'aux hautes eaux du fleuve Yukon. Des téléphériques étaient prévus pour le col Chilkoot et l'on prévoyait tracer une route de charriot et un chemin de fer pour le col White. Ces améliorations prévues pour le versant américain de la montagne commencèrent en décembre 1897 et continuèrent jusqu'en 1898 alors qu'on parla d'étendre le transport fluvial sur le Yukon jusqu'à Dawson.

Le gouvernement canadien, comme l'aurait fait une entreprise privée, réagit à la situation afin de protéger sa souveraineté sur le territoire du Yukon et aussi afin de contrôler l'accès aux territoires canadiens et de toucher de substantiels droits de douane à la frontière. La Police à cheval du Nord-Ouest fut renforcée afin de garder les cols et la route achalandée vers les terrains aurifères et aussi pour faire respecter les lois et règlements canadiens. Il était évident qu'on avait besoin de mettre de l'ordre dans cette ruée. Le gouvernement fédéral décida de contrôler les affaires intérieures du district du

Yukon et des terrains aurifères à Dawson. La ruée n'était pas encore terminée mais l'arrivée de moyens de transport mécanisés et de la police devaient changer pour le mieux ces chaotiques débuts.

LA POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST AU YUKON

Établissement de la loi et de l'ordre

En mai 1893, le surintendant général adjoint aux Affaires indiennes à Ottawa reçut une lettre de plainte de la partie la plus éloignée du Dominion. L'austère très révérend W.C. Bompas, évêque de Selkirk[1], depuis sa mission éloignée du Yukon, exprimait ses inquiétudes au sujet de la santé morale et spirituelle des indigènes qui commençaient à subir l'influence des mineurs du ruisseau Fortymile. Le 26 août 1893, le surintendant adjoint fit part de ce renseignement, à Frederick White, contrôleur de la Police à cheval du Nord-Ouest. La lettre de l'évêque Bompas contenait:

> ...une description des choses qui se passaient dans la région, dues à la présence de mineurs en ce lieu, et de la fabrication de boissons enivrantes par ceux-ci et de la baisse de moralité qui s'ensuivit parmi les Indiens de cette région, non seulement parce que des boissons alcooliques leur avaient été données par les mineurs mais aussi parce que les Indiens avaient appris à en faire eux-mêmes[2].

Bompas indiquait que 210 mineurs avaient passé l'hiver dans sa nouvelle mission de St-Jean et que l'on prévoyait mettre sur la rivière Stewart une grande drague. Puisque la situation ne pouvait que s'aggraver, Bompas demandait qu'une escouade de la Police à cheval du Nord-Ouest soit détachée au ruisseau Fortymile afin de faire respecter l'ordre et appliquer les lois sur les boissons alcooliques[3]. L'évêque Bompas venait juste de donner aux autorités canadiennes l'excuse dont elles avaient besoin pour établir la souveraineté canadienne sur ces territoires éloignés en déployant la Police à cheval du Nord-Ouest qui y ferait respecter la loi et y percevrait les taxes du Dominion.

La plainte de l'évêque déclencha une réaction relativement rapide. Bien qu'il ne restât pas assez de temps en 1893 pour envoyer un détachement dans ce territoire éloigné[4], le 16 septembre 1893 on fit un amendement à l'ordonnance sur la licence des alcools de 1891-1892. Par celui-ci, une plus grande partie du territoire fut placé sous l'autorité de la loi sur les Territoires du Nord-Ouest afin d'intercepter le flot d'alcool vers le Yukon[5].

Tôt en 1894, un décret nomma l'inspecteur Charles Constantine, commissaire spécial de la Police dans les Territoires du Nord-Ouest. Celui-ci fut dépêché au plus vite vers le Yukon. Il était chargé de mettre de l'ordre dans la vente des boissons alcooliques, d'administrer les terres contenant des métaux précieux, de percevoir les droits de douane, de protéger les Indiens et d'administrer la justice en

général[6]. Constantine, appelé "Agent du gouvernement du Dominion" fut instruit de ses responsabilités par les divers ministères auxquels il devait rendre compte, et reçut le conseil "d'exercer, modérément mais sans risque de complications, les pouvoirs qui lui avaient été conférés par ses diverses commissions"[7].

L'inspecteur Constantine au Yukon en 1894

L'inspecteur quitta Ottawa pour Victoria via Chicago où il devait conférer avec les officiers de la Compagnie nord-américaine de transport et de commerce, qui avaient des intérêts dans le Yukon[8]. Arrivé à Broadview dans les Territoires du Nord-Ouest, il rencontra le sergent d'état-major Charles Brown qui devait devenir son commis et son sergent dans le Yukon. Le 17 juin, ils arrivèrent à Victoria, mais subirent un retard et n'arrivèrent à Dai-Yah (Dyea) que le 29 du même mois. Après s'être procuré à Juneau tout ce dont il avait besoin en fait de provisions et de matériel, incluant des outils pour la construction d'un bateau, Constantine fit les arrangements nécessaires pour que ces bagages soient emportés vers l'intérieur. Ses relations avec les Tinglits furent typiquement exaspérantes. Indigné, il remarqua:

> Les Indiens d'ici ne semblent être capables de ne comprendre qu'une seule chose: combien ils peuvent vous soutirer; de plus étant à leur merci pour le portage, je dus en général me plier à leurs extorsions[9].

De bonne heure le 1er juillet 1894, Constantine se mit en route vers le sommet avec sept colis totalisant 800 livres laissant 300 livres de marchandises moins importantes à Dyea pour protester contre le prix exorbitant de 15 cents la livre exigé pour le transport jusqu'au lac Lindeman. A midi le 7 août, Constantine et Brown arrivèrent au fort Cudahy après avoir perdu 16 jours à cause du mauvais temps et pour permettre la construction du bateau. Le voyage avait été ardu mais dénué d'incident grave[10].

Constantine passa quatre semaines aux gisements du ruisseau Fortymile, observant la région et questionnant les résidants afin de faire son rapport à Ottawa. Ce bref rapport descriptif devant servir de base de discussion aux officiels du gouvernement situés partout dans le continent, devait traiter de tous les aspects des voies d'accès du sud vers le Yukon. Il devait également contenir des descriptions détaillées de Cudahy et de la mission de l'évêque Bompas. Les observations de Constantine, furent concentrées sur la région de Forty Mile afin de pouvoir répondre aux plaintes formulées contre les mineurs et les Indiens[11].

L'alcool était la principale préoccupation de l'évêque puisqu'elle entraînait la corruption des moeurs de ses ouailles. Constantine remarqua que le trafic de l'alcool avait déjà pris des proportions importantes et qu'une "main ferme" serait nécessaire pour en contrôler la vente et percevoir les revenus du gouvernement. En 1893, 3000 gallons d'alcool passèrent le col Chilkoot et descendirent la rivière en bateaux. Un mineur fit part à Constantine que les premiers hommes qui descendirent les rapides White Horse furent des "hommes de Whiskey" impatients de faire leur livraison aux saloons de Cudahy[12]. En plus

de l'alcool apporté de l'extérieur, il y avait celui des Indiens qui avaient appris à distiller une boisson alcoolique connue localement sous le nom de "Hoo-chin-oo" qu'ils obtenaient d'un mélange de mélasse, de sucre et de fruits secs, produits vendus au poste de traite. Selon Constantine, la mise en force de la prohibition était pratiquement impossible en raison de l'immensité du territoire et des nombreux ravins, combes et vallons où les alambics illicites étaient cachés. La situation était la même en Alaska où, en raison de l'absence totale de contrôle sur la vente d'alcool, la vente se faisait ouvertement dans tous les établissements. D'un autre côté, la façon de boire des mineurs ne dérangeait pas autant Constantine que l'évêque. Mis à part les "beuveries générales" accompagnée de coups de pistolets quand les mineurs revenaient des gisements à l'automne, la population sur le fleuve Yukon était dans l'ensemble paisible durant les longues journées d'hiver. Jouer les gains de l'été était le principal passe-temps[13].

Les mineurs du Yukon formaient une population composée en parties égales de Canadiens et d'Américains avec par-çi par-là des Anglais qui travaillaient dans les gisements. Il y avait un Arabe, trois Arméniens, un Chilien et un Grec et "tous semblaient bien s'entendre"[14].

Les gens continuaient d'affluer dans la région. Avant de quitter Dyea, Constantine avait, le 1er juillet 1894, compté 535 personnes à avoir passé le col Chilkoot pour se rendre au Yukon cette année-là. La plupart s'étaient rendus jusqu'à Cudahy et quelques-uns seulement avaient rebroussé chemin, terrifiés par le canyon Miles et les rapides White Horse. Quelques-uns arrivés à la rivière Fortymile ne restèrent que deux jours avant de redescendre la rivière. L'afflux de monde était augmenté par le chômage aux États-Unis. Certains chômeurs étaient venus dans le Nord avec femmes et enfants ce qui donnait un air de permanence aux villes minières. Il y eut 260 mineurs qui passèrent l'hiver à Cudahy en 1893 et l'on s'attendait à ce qu'il y en eut 500 en 1894[15].

Le gouvernement local était assuré par les mineurs qui, par leur comités divers, avaient été capables de régler avec succès les disputes relatives aux concessions minières, aux lots de construction et aux désaccords inévitables dans ce genre de populace[16]. Les mineurs voulaient que la frontière avec les États-Unis soit tracée le plus vite possible. On savait que la partie de la Fortymile en exploitation était proche de la frontière, mais nul ne savait exactement où elle passait. Cela était important puisque les règlements miniers étaient différents d'un côté et de l'autre de la frontière[17]. Selon Constantine, même la population indienne était satisfaite de l'arrivée des "Anglais" se souvenant avec plaisir du traitement reçu des gens de la Compagnie de la baie d'Hudson comparé à celui reçu des négociants Américains[18]. S'appuyant sur ce qu'il avait observé et appris en réponse à ses questions, Constantine recommanda l'établissement d'un détachement de la Police à cheval du Nord-Ouest au confluent de la rivière Fortymile et du fleuve Yukon. L'effectif devait être composé de deux officiers, d'un chirurgien, de trois sergents, de trois caporaux et de 35 à 40 simples policiers. L'immensité du territoire à surveiller justifiait amplement l'importance du nombre d'hommes affectés à cette tâche. Ces hommes devaient être "grands, bien bâtis", agés de 22 à 30 ans et décidés à

rester un minimum de deux ans dans ces régions éloignées. Il ajouta à la fin comme étant presque un oubli que ces "hommes ne devaient pas boire". Le pays étant gelé pendant huit mois de l'année, les réponses aux lettres envoyées ne revenaient que deux mois plus tard. Les hommes qui devaient composer le détachement du Yukon devaient "ne dépendre que d'eux mêmes" étant pour la plus longue partie de l'année complètement coupés du reste du monde[19].

Après que ce détachement eut été rassemblé et que les hommes eurent reçu leurs directives, Constantine recommanda qu'ils ne pénètrent pas au Yukon par le sud, la piste du col Chilkoot n'étant pas recommandable pour un grand nombre d'hommes. Le coût du portage des provisions et de l'équipement de tous serait des plus prohibitifs[20]. Le moyen d'accès le plus commode pour les mineurs était par le col Chilkoot puisque le voyage par vapeur par St. Michael était trop coûteux. Toutefois, quelques mineurs, au moment de leur départ du Yukon décidèrent de remonter le fleuve Yukon à la perche jusqu'au col de montagne. C'était là un travail épuisant ne progressant que d'une vingtaine de milles par jour contre le courant puissant de ce fleuve. Un bien plus grand nombre préférèrent quitter le pays avant que le gel ne paralyse les rivières, passant par St. Michael; c'était un voyage bien plus coûteux mais moins pénible et qui laissait plus de temps au mineur pour ramasser un peu plus d'or dans un gisement qui lui fournissait plus d'espoir que de moyens de vivre. Constantine obtint de la Compagnie de transport nord-américaine une offre pour le transport des policiers depuis Victoria jusqu'à la rivière Fortymile pour 100 $ chacun alors que les provisions étaient transportées pour 85 à 90 $ la tonne[21]. Alors que son retour au nord dépendait de la décision prise par le gouvernement à Ottawa, il ne comptait pas retourner par le col Chilkoot comme en font foi la description de son voyage et ses relations avec les porteurs indiens. La route était vraiment trop pénible.

Il n'y avait guère de doute pour Constantine que la Police à cheval du Nord-Ouest était nécessaire au Yukon pour appliquer les lois et maintenir l'ordre, mais son établissement et son maintien présentaient des problèmes particuliers. Alors que les matériaux de construction rudimentaires étaient facilement disponibles, la main-d'oeuvre qualifiée ne l'était pas. Les salaires demandés étaient très élevés, de 6 à 19 $ par jour, selon le type de travail et la saison de l'année. Reconnaissant ce besoin particulier, Constantine demanda que quelques charpentiers, un forgeron et deux ingénieurs accompagnent le détachement. Afin de stimuler et satisfaire les hommes qui allaient travailler dans des circonstances particulières, il demanda que le salaire quotidien alloué pour le travail effectué en plus des fonctions policières normales soit porté de 1 à 1,50 $ pour ces artisans qualifiés[22]. Cette incitation supplémentaire au travail était nécessaire puisque les forces policières devaient arriver vers la fin d'un été déjà court ce qui ne laissait que peu de temps pour construire des abris pour l'hiver.

Les communications entre "l'intérieur" et "l'extérieur" étaient ténues et reposaient une seule livraison de courrier dans l'année et la bonne volonté de quelques messagers. Il fallait améliorer le service postal puisque les lettres parties de l'est du Canada en mai ne

pouvaient arriver à destination avant mai de l'année suivante, et la réponse exigeait une autre année. Cette situation était intolérable pour les forces policières et l'administration gouvernementale. Constantine recommanda donc que l'on dépense de 5000 à 6000 $ afin d'avoir quatre livraisons par année. Les routes proposées passaient par le haut Yukon, par portage ou bien par St. Michael, et devaient être utilisées de bonne heure au printemps et tard à l'automne et s'arrêter durant le long hiver[23].

Les contacts avec l'extérieur n'étaient pas la seule préoccupation de Constantine. L'immensité de la région exigeait un meilleur système de transport. La méthode habituelle de transport, à la perche sur les rivières et ruisseaux jusqu'aux mines et postes de traites éparpillés ici et là était inadéquate. Quand il fallait remonter le courant c'était particulièrement long et pénible. Le fleuve et ses affluents étaient le "réseau routier" de la région tout en étant également le lieu des travaux miniers, du commerce des fourrures et du piégeage des animaux à fourrure. Pour Constantine, les forces policières seules étaient presque inutiles si les moyens de transport en général n'étaient pas mécanisés. La suggestion avancée fut de mettre en service un puissant vapeur à fond plat, de 40 pieds de long, à roue arrière, préfabriqué. Ce type de vapeur pourrait être amené en pièces détachées sur un des vapeurs qui font le service sur le Yukon et assemblé à la rivière Fortymile par les hommes du nouveau détachement. Possédant un vapeur et quelques autres embarcations, il n'y aurait aucune difficulté d'importance pour que la police puisse assumer ses fonctions d'agent du gouvernement[24].

Au cours des quatre semaines qu'il passa au Yukon, l'inspecteur fut capable de collecter 3000 $ en droits de douane, travail qu'il qualifiera de "détestable". A un certain endroit, il y eut des objections à la collecte des droits de douane et des menaces se firent jour qui furent calmées en ayant recours à de "meilleurs conseils". Durant toute la ruée vers l'or ce fut la façon de faire. Il put également ramasser quelque 500 $ en droits et honoraires pour le compte du ministère de l'Intérieur, probablement pour la coupe du bois de sciage et de chauffage par les mineurs et les compagnies de traite[25].

Établir un détachement de la Police à cheval du Nord-Ouest était une tâche énorme. Le Yukon fournit les matériaux de base et l'espace pour construire, mais tout le reste devait être apporté de l'extérieur en même temps que le détachement de policiers. Constantine retourna à Moosomin par St. Michael laissant derrière lui l'indispensable sergent d'état-major Brown pour assurer les fonctions d'agent du Dominion.

Le sergent d'état-major Brown, 1894-1895

Ce très fiable sergent d'état-major Brown resta tout l'hiver 1894-1895 au Yukon en qualité de percepteur des douanes. Il ne pouvait exercer les fonctions de représentant de la loi[26]. Bien qu'il n'ait pas été en droit de faire respecter la loi par manque d'autorité et de soutien policier, il continua de faire rapport à Constantine des activités illicites dont il avait vent. Les petits larcins

continuaient, particulièrement le vol de provisions dans les caches des mineurs laissées le long de la piste. C'était presque toujours de la nourriture qui était l'objet du larcin. Un de ces voleurs pris au gisement du ruisseau Birch de la région minière de Circle City fut expulsé de la région par ses compagnons de mine. Il y en avait quelques-uns qui ne vivaient pas selon le "code d'éthique du nord", code qui considérait le vol de nourriture dans cette région éloignée comme un crime presque aussi grave que l'assassinat[27].

Les alambics illicites continuèrent de fonctionner pendant tout l'hiver. Brown nota la position d'environ 35 d'entre eux. Le commerce de l'alcool était le domaine du *Whiskey gang* composé d'un certain nombre de négociants connus, parmi lesquels on comptait Jack McQuesten, un vieux de la vieille dans la vallée du Yukon. Au mois de février 1895, Brown fit savoir qu'un effectif de 40 policiers était le minimum pour maintenir l'ordre, étant donné l'état du territoire. La loi et l'ordre étaient sans cesse menacés et deviendraient "lettre morte" à moins que n'arrivent les forces de l'ordre. Mais Ottawa n'avait pas encore décidé si un détachement devait être envoyé[28].

Puisqu'on avait trouvé un autre gisement d'or, on s'attendait à un autre afflux de quelque 2000 mineurs pour le printemps 1895. Ces nouveaux "mauvais garçons" pourraient rendre plus difficile la mise en vigueur de la loi et plus précaire la situation alimentaire déjà fragile. Selon ses estimations, Brown calculait que même si les bateaux des compagnies de traite étaient utilisés au maximum pour approvisionner la population du Yukon, il y aurait quand même une disette vers l'automne 1895[29]. Bien que ce flot n'eut pas lieu, le sergent d'état-major fit part que dès la débâcle des glaces du fleuve le 15 mai 1895, le premier des bateaux de la saison arriva avec 200 mineurs à bord. Ceux-ci mentionnèrent qu'il y en avait quelque 400 autres qui, sur les berges du lac Bennett, s'affairaient à construire des embarcations[30].

Le fort Constantine sur le fleuve Yukon, 1895-1896

Au début de 1895, L.W. Herchmer, alors Commissaire de la Police à cheval du Nord-Ouest à Regina, fut informé par Ottawa que l'on ne pouvait pas envoyer de détachement policier cette année-là dans le Yukon. Au printemps, la situation avait évidemment changée, mais l'on ne peut dire si cette nouvelle attitude était due à l'augmentation des travaux miniers. Le 29 avril 1895, on fit parmi les rangs de la Police à cheval du Nord-Ouest, une demande de volontaires pour une affectation spéciale au Yukon[31]. On suivit les recommandations de Constantine voulant que seuls ceux qui avaient encore deux années de service à faire soient considérés. Ces volontaires devaient être forts, hardis, intelligents et résolus[32]. Cette liste de qualités admirables devait assurer le succès des activités policières à ce nouveau poste du Yukon tout en rehaussant encore la réputation montante de ces gendarmes à la veste écarlate.

On ne choisit que 20 hommes pour le nouveau détachement, la moitié de ce que Constantine et Brown jugeaient nécessaire. Ce détachement devait être placé sous les ordres de l'inspecteur Charles Constantine,

de l'inspecteur D'Arcy E. Strickland et de l'assistant chirurgien A.E. Wills. Dix-sept sous-officiers et policiers furent choisis par le Commissaire, tous célibataires et prêts à servir pendant deux années dans le Yukon[33]. Ces hommes venaient de diverses couches de la société et avaient des expériences variées. La liste dénote un choix rigoureux d'hommes agés de 22 à 35 ans, dont les antécédents étaient dans les domaines pratiques. Si l'on met à part un ancien économe d'hôpital qui, on le suppose, devait aider l'assistant-chirurgien Wills, il y avait parmi ces recrues un ingénieur, un machiniste, un charpentier, un forgeron, un éleveur, un matelot et un commis. Tous étaient choisis pour participer à la vie d'un poste qui devait, selon toute vraisemblance, être aussi autarcique que possible dès son établissement ainsi qu'ultérieurement pour ses activités et son entretien.

Les administrateurs de la Police à cheval du Nord-Ouest essayaient de penser à chacun des problèmes que les hommes auraient à surmonter dans l'exercice de leurs fonctions. Le froid du Yukon ne devait pas poser de problème particulier si l'on modifiait la tenue des hommes. Un parka et des jambières de fourrure remplacèrent le long manteau de fourrure. Des vêtements de toile doublés remplacèrent ceux de toile simple, et des bottes d'hiver et des mouffles indigènes remplacèrent celles de la tenue régulière. L'isolement restait toujours un problème puisque le transport était coûteux et que les salaires des policiers étaient très bas. Un simple policier recevait alors 50 cents par jour, tandis que les caporaux et sergents recevaient 85 cents et 1 $ respectivement. Les membres du détachement du Yukon bénéficiaient d'une allocation spéciale qui dans le cas des simples policiers doublait leur revenu et dans le cas des gradés, augmentait considérablement leur salaire[34].

Ce petit contingent de policiers quitta Regina par chemin de fer le 1er juin 1895 pour Seattle afin de s'embarquer sur le vapeur *Excelsior* le 5 juin suivant. Le voyage jusqu'à St. Michael se passa pour ainsi dire sans incident à l'exception toutefois des treize jours pendant lesquels le navire dut forcer son chemin au travers des glaces ce qui retarda l'arrivée. Le 3 juillet, le vapeur arriva finalement à quai et le 5 juillet le détachement, à bord du vapeur fluvial à roue arrière *P.B. Weare*, commença son long et monotone voyage vers le fort Cudahy. Tôt dans la soirée du 24 juillet, plus de sept semaines après son départ de Regina, le détachement du Yukon se retrouva sur la berge du Yukon alors que ses provisions de bouche pour une année étaient déchargées au pied du petit établissement si éloigné de tout[35]. Les volontaires n'eurent guère le temps de peser leur décision d'avoir accepté ce poste au Yukon, l'hiver imminent exigeait que l'on se mette à la tâche au plus vite pour construire les quartiers d'hiver. Quand le *P.B. Weare* repartit après avoir vidé ses cales au fort Cudahy, il avait à son bord l'inspecteur Strickland accompagné de huit bûcherons en puissance qui devaient abattre les arbres nécessaires à la construction des bâtiments. Les autres restés à Cudahy préparaient le terrain pour la construction. Il n'y avait aucune aide mécanique pour alléger leur tâche, à l'exception toutefois d'un palan actionné à la main. Pendant que les hommes plus au sud abattaient, tiraient jusqu'au fleuve et flottaient quelque 400 billes de bois de construction, ceux restés au

camp nettoyèrent les quelques pieds de mousse qui recouvraient le pergélisol. La construction commença environ trois semaines après l'arrivée du détachement au fort Cudahy:

> Les bâtiments s'élevèrent un par un. D'abord la salle de garde de 30 sur 22, ensuite les casernes de 70 sur 22 puis l'entrepôt de 48 sur 22 qui abritait également les bureaux, ensuite les quartiers des officiers, l'un de 35 sur 22 et l'autre de 33 sur 22. L'infirmerie de 33 sur 22 suivit et finalement le quartier des sergents d'état-major et celui de l'assistant chirgurgien de 16 sur 16 chacun. Huit bâtiments au total. Les chevrons du toît furent mis en place, ensuite les planches que l'on recouvrit plus tard de mousse et de terre, puis les planchers furent placés et finalement le 7 octobre 1895, un lundi, les hommes s'installèrent dans leurs nouveaux quartiers. Les officiers en firent autant environ une semaine plus tard.[36]

Ce fort que l'on appela Constantine en l'honneur du commandant du détachement, bâti en si peu de temps, dénote bien la qualité des hommes qui avaient été choisis pour maintenir l'ordre et faire respecter la loi à cette frontière du Dominion. Ce nouvel établissement, "le poste militaire ou para-militaire le plus septentrional de tout l'empire britannique", situé à 64°26' de latitude nord, était le signe le plus tangible de l'autorité canadienne et une façon d'assurer sa souveraineté sur le territoire du Yukon[37].

Après que le poste fut terminé, ces nouveaux venus au Yukon, s'organisèrent en une routine journalière très disciplinée. Les longues heures de travail pénible passées à la construction se muèrent en de courtes heures passées à couper du bois de chauffage. En décembre, la température tomba à 50° et 60° sous zéro et tous, sauf le cuisinier, l'intendant de l'infirmerie et le charpentier, devaient deux fois par semaine, se rendre à la corvée du bois. Il fallait entre une corde et demi, et deux cordes de bois par jour pour chauffer les bâtiments. Tout comme pour le bois de construction, ceux qui vendaient le bois de chauffage le vendaient à un prix prohibitif. Le bois était donc coupé à une distance d'un quart de mille du poste et ensuite tiré par les hommes sur des traîneaux. Ce dur travail dans la pénombre nordique faisait dépenser aux hommes une grande quantité d'énergie et leur faisait consommer de grandes quantités de nourriture. Constantine augmenta la ration journalière de haricots afin de palier aux plaintes des hommes. Il suggéra à Ottawa que durant les périodes de travail ardu, dans ces postes septentrionaux, la ration quotidienne soit augmentée d'une moitié.

Il n'y avait pour ainsi dire rien d'autre qui indiquait que ces policiers du Yukon étaient insatisfaits. Il n'y avait guère de maladie, de blessures ou de problèmes de discipline. Il n'y eut que quelques petits crimes à régler et quelques affaires civiles, surtout le paiement des dettes, qui révélèrent le besoin de tribunaux civils. L'augmentation du commerce immobilier et des actes juridiques exigeait l'établissement des bureaux gouvernementaux appropriés. La production d'or continuait de faire des promesses pendant la saison 1895-1896, en atteignant un total de 250 000 $ provenant des ruisseaux du bassin de la rivière Fortymile[38].

L'hiver 1895-1896 fut une tranquille préparation à la découverte de la Klondike en août 1896. A cette époque la population totale du Yukon était faible et éparpillée dans divers villages miniers ou indiens. Il semblait presque ironique que les forces policières n'aient pour ainsi dire rien d'autre à s'occuper que de leur propre établissement et d'exercer leur autorité comme représentants du gouvernement canadien dans une région plutôt tranquille. Au printemps, on répara et modifia les bâtiments. Les pluies du printemps avaient fait ressortir la mauvaise façon de placer la terre sur les planches de la toiture. Après avoir été saturée d'eau, la boue ainsi formée coulait à l'intérieur. Le déluge était si grave que l'on tendit des toiles huilées et des bâches au-dessus des lits pour assurer un confort sec pendant la nuit. Il ne fut pas nécessaire de refaire la toiture. On plaça simplement d'autres planches sur le toit existant afin de le protéger de la pluie. On remit de l'étoupe dans les fentes, on fit des doubles planchers que l'on couvrit en partie de papier pour éviter les courants d'air. On ajouta une salle de récréation aux installations ce qui fit grand plaisir aux hommes, et l'on termina la palissade autour du fort[39]. Deux années après que Constantine ait été dépêché au Yukon par le gouvernement, la Police à cheval du Nord-Ouest avait pris pied au Yukon. Bien que le gouvernement d'Ottawa ne s'en doutât pas la décision avait été prise juste à temps.

Inquiétudes de la Police avant la ruée 1895-1897

C'est la faible population du territoire qui compliquait son administration. Il n'y avait que quelques centaines d'hommes et quelques femmes éparpillés sur les affluents du Yukon[40]. Au cours de sa première reconnaissance du Yukon en 1894, Constantine avait constaté le besoin de transport mécanisé pour que les petites forces policières puissent faire un travail efficace dans un si grand pays. En 1895, il insista encore sur la nécessité d'avoir à sa disposition un petit bateau à vapeur en remplacement des bateaux que l'on poussait à la perche contre le courant. Toutes les rivières situées entre la frontière et la tête du lac Teslin étaient censées contenir de l'or. C'est bien pour cela que les hommes les exploitèrent ainsi que les ruisseaux qui s'y déversaient. Il était impensable de pousser à la perche un bateau lourdement chargé vers tous les camps isolés[41]. En août 1896, le détachement reçut deux canots pour l'aider dans ses déplacements.

> Bien que des voyageurs éminents les tiennent en haute estime, je ne peux pas être d'accord avec eux. Lorsqu'ils sont manoeuvrés par des hommes expérimentés descendant le courant, ils sont très bons mais ils risquent sans cesse d'être brisés quand ils sont tirés bien chargés le long des rochers de la rive, même si l'on en prend grand soin[42].

L'alternative au canot peu cher mais inapproprié, disait-on souvent, était le "bateau de rivière" que le gouvernement à Ottawa ne semblait pas priser. Le bateau à vapeur qui finalement avait été promis pour la saison 1897 n'arriva pas cette année-là. Déjà à cette époque un seul ne

suffisait plus puisque deux bateaux à vapeur, un sur le haut et l'autre sur le bas du fleuve étaient nécessaires pour assurer un bon service[43]. A cause de l'inaction du gouvernement, quand commencera la ruée du Klondike, les forces policières n'auraient pas à leur disposition un moyen de transport sûr.

En 1895, on se préoccupait du ravitaillement du fort Constantine et pour assurer son approvisionnement, l'administration de la Police à cheval du Nord-Ouest choisit d'acheter et d'expédier, en même temps que l'effectif de 20 hommes, une année de provisions. Dans le but d'éviter des dépenses supplémentaires et injustifiées, les contrats d'approvisionnement du 1er août 1896 au 1er août 1897, à la suite de soumissions, furent accordés à la Compagnie nord-américaine de transport et de commerce. Une saison de navigation exceptionnellement courte sur le fleuve Yukon empêcha que certaines denrées arrivent à bon port. La pénurie se limitait à la farine et au bacon. Constantine se vit dans l'obligation de réduire la ration quotidienne à un quart de livre. Heureusement, de la farine on pouvait s'en procurer quoique en quantité inférieure de moitié aux besoins et à un prix supérieur à celui du contrat; quant au bacon, l'on ne pouvait en trouver[44]. Ce qui aggrava la situation c'est que la viande fraîche, habituellement du caribou fut également exceptionnellement rare. Les forces policières se trouvèrent ainsi dans une situation précaire. Cela confirmait une fois de plus la nature aléatoire de l'accès au district canadien du Yukon par St. Michael.

Le fleuve Yukon a toujours été une route commerciale incertaine. Les bancs de sable et les chenaux se déplaçant, la saison particulièrement courte et le fleuve étant long et sinueux, rien ne plaidait en sa faveur. Constantine fit remarquer que la richesse du territoire en amont du fort Cudahy n'était pas mise en valeur en raison de la difficulté d'y apporter des provisions. Au cours de la première année au fort Constantine, cet officier de police suggéra que l'on ouvre l'accès du Yukon par une route qui, partant du lac Teslin, se raccorderait au Yukon. Selon lui, cela éviterait le voyage précaire par vapeur sur le bas Yukon[45]. Il était bien évident que la route jusqu'à la rivière Fortymile en serait raccourcie. C'est le passage par les terres jusqu'au lac qui plus tard éliminera cette route. Ce qui entravait le développement était l'inaccessibilité de la vallée de la rivière comme cela semblait à cette époque.

En 1895, il n'y avait guère de raison commerciale pour améliorer ou ouvrir des voies d'accès autres que la piste fluviale par St. Michael. Les pistes partant de la tête du canal Lynn ne pouvaient être autre chose que les pistes de portage à dos d'hommes ou de cheval et restaient difficiles à arpenter. Jack Dalton prit une piste plus longue que celles des cols Chilkoot et White pour mener 40 têtes de bétail jusqu'aux camps de mineurs sur le Yukon. Celle-ci, la piste Chilkat, était bien plus longue que les autres mais franchissait un col relativement moins élevé[46]. Néanmoins quelque soient leurs avantages particuliers, aucune piste autre que celle de St. Michael ne permettait de transporter de grandes quantités de lourdes charges.

Il est ironique de constater que l'isolement dont tous se plaignaient devait se terminer de façon dramatique. En août, la découverte d'or grossier dans la vallée de la rivière Klondike créa une

ruée de la Fortymile aux nouveaux gisements. Comme on l'a dit plus haut, la trouvaille était aussi riche que les espoirs des vieux de la vieille. Bien avant que l'or trouvé au Klondike n'arrive dans les villes du sud à l'été 1897, la nouvelle était connue des aventuriers comme des hommes d'affaires, et l'on assista bientôt à un déplacement vers le nord.

La ruée et la Police à cheval du Nord-Ouest

Le fort Herchmer aux gisements de la Klondike

La découverte des richessses de la Klondike ne changea pas tellement la population des mineurs du Yukon en 1896, mais en modifia la répartition sur le territoire. Tous se replièrent sur les rives de la rivière Klondike. Toutefois en 1897, l'or avait déjà attiré une population bien plus nombreuse. Dans son rapport annuel au commissaire Herchmer, le surintendant de Regina, Charles Constantine mentionna un changement radical dans la population de son district.

> Au lieu d'avoir quelques hommes qui travaillent le long de ruisseaux connus dont la découverte de quelques-uns d'entre eux remonte à huit ou dix ans, toute la région est maintenant couverte d'hommes qui vont d'un ruisseau à l'autre à la recherche de l'or. La population est passée au cours des derniers mois d'été de quelques centaines à au moins 5000. Il n'y avait l'année dernière à Dawson qu'une demi-douzaine de cabanes de bois rond alors qu'aujourd'hui il y a un nombre considérable de bâtiments, des centaines de cabanes de bois rond et une population de 1500 à 2000. Les deux compagnies de traite ont construit de jolis magasins et de grands entrepôts[47].

L'augmentation de la population attira "les durs, les joueurs, les femmes légères et les criminels de tout poil, du petit voleur à la tire jusqu'à l'assassin endurci"[48]. Cela entraîna évidemment une augmentation des crimes de tout genre en plus de ceux fréquents au cours des deux années précédentes. Il était devenu impossible de laisser des provisions sans surveillance le long de la piste, il fallait un gardien armé! Des cabanes de mineurs avaient été dévalisées et plusieurs vols d'importance avaient été commis. Il y eut en particulier un vol de 15 000 à 20 000 $ au lac Tagish en septembre 1897. La police arrêta aussi le premier assassin, Edward Henderson qui avait tué son partenaire avec une arme à feu. Ce sont les nouveaux venus des "Sound cities" (Puget Sound) que Constantine blâmait pour les petits larcins. Il appelait cela "le balayage des taudis et le résultat d'une livraison générale des prisons"[49] [N.D.T.: en anglais, la poste restante s'appelle "general mail delivery"; Constantine fit un jeu de mot en parlant de "general jail delivery", le mot "jail" signifiant prison].

Afin de faciliter le travail policier dans la région de cette nouvelle ville de Dawson au confluent de la Klondike et du Yukon, on construisit un nouveau fort que l'on nomma en l'honneur de Lawrence W.

Herchmer, commissaire de la Police à cheval du Nord-Ouest de 1889 à 1900. Une réserve de 40 acres au confluent des deux cours d'eau fut mise de côté par le ministère de l'Intérieur et arpentée par William Ogilvie, arpenteur du Dominion. On y construisit neuf bâtiments qui furent occupés à la fin de l'été. Ce nouveau fort prit une position importante[50].

Des renforts pour la ruée

Avant même que l'on ait commencé la construction du fort Herchmer, l'inspecteur W.H. Scarth et le commissaire adjoint J.H. McIllree partirent de Regina pour le Yukon en compagnie de 19 policiers envoyés en renfort. Ils s'embarquèrent à Victoria sur le *City of Topeka* avec quelques mineurs en route pour les terrains aurifères. A Juneau, après quelques difficultés, les policiers furent entassés sur l'un des petits bateaux à moteur à essence qui faisaient le transport des marchandises jusqu'à Dyea, au pied du col Chilkoot. Le 21 avril 1897, l'inspecteur Scarth, le commissaire adjoint et leurs hommes, campèrent au poste de traite de Healy et Wilson et firent des arrangements pour que leurs provisions soient portagées jusqu'au pied du canyon de la rivière Taiya. A partir de ce point et jusqu'au sommet du col, ce furent les policiers eux-mêmes qui firent le portage de leurs provisions. Au camp Sheep, un des nombreux relais de la troupe, le commissaire adjoint McIllree passa le commandement du détachement à l'inspecteur Scarth avant de retourner sur la côte. Avant de repartir il nota l'état pitoyable de ce camp le 29 avril 1897:

> Nous avons eu de la difficulté à trouver assez d'espace pour monter nos tentes dans ce camp si peu confortable et si sale d'un bout à l'autre. Des quantités de gens avaient déjà campé ici au cours des dernières semaines, l'endroit était bondé d'Indiens et de Blancs; c'était une véritable fosse septique. Il y avait trois saloons, du whisky qui je crois était de la pire qualité à 4 $ la bouteille, une soi-disant maison de pension, un restaurant et une dame de petite vertu d'apparence repoussante qui exécutait des danses répugnantes tous les soirs et faisait la collecte ensuite. Il y avait de 50 à 60 chiens dans le camp qui, avec les Indiens ivres, ne laissaient guère le temps de dormir.[51]

Malheureusement pour le capitaine McIllree consterné, les plaisirs du camp Sheep durent être échangés pour un long voyage de service à Skagway pendant la folie de la ruée à l'automne de cette année-là.

Les officiers de police s'éparpillèrent sur la piste au cours de la semaine suivante alors qu'ils portageaient et trainaient leurs marchandises jusqu'au lac Bennett. La neige disparaissait rapidement et pour profiter du froid des nuits, les hommes en équipes de deux se levaient à 3 heures du matin peinant sous les harnais de leurs traineaux chargés de 600 à 1000 lb de provisions. Aux lacs, l'effort fut allégé par l'addition de mâts et de voiles à leurs traineaux. Il y avait une foule de gens au lac Bennett qui se construisaient des embarcations. Une scierie exploitée par un homme du nom de Rudolph fournissait aux

mineurs insatiables, du bois au prix de 70 $ les mille pieds de planche alors qu'un bateau terminé se vendait 55 $[52]. Scarth décida de ne pas s'arrêter mais de continuer sur le lac Bennett. C'était là un combat sans espoir puisque la température s'élevait constamment et "rongeait" la glace du lac. Le 8 mai, après quelques nuits sans gel, les lourds traineaux brisèrent la glace forçant les hommes à une retraite rapide mais avisée vers la côte est. La glace ployait sous chaque pas. Ils établirent un camp près de l'embouchure de la rivière Wheaton juste au nord de la branche ouest du lac Bennett au milieu d'un bosquet d'arbres excellents pour faire du bois d'oeuvre. Ils s'attaquèrent immédiatement à la construction de trois toues sous la discipline sévère de Scarth. Le réveil à 6 h 30, suivi de 8 heures et demie de travail entrecoupées par les repas, offrait un changement fort apprécié aux pénibles parcours sur la piste Chilkoot. Le 24 mai, alors que la seconde toue était terminée et la troisième en bonne voie, le moral des hommes était très élevé.

> Dans la soirée les hommes firent un immense feu de bois, levèrent leur tasse de thé comme toast à Sa Majesté, chantèrent l'hymne national et firent trois hurrahs et un "tiger" pour Sa Majesté.[53]

Cinq jours plus tard, le groupe quitta ce camp gai et confortable du lac Bennett. Le voyage jusqu'à Dawson se passa sans incident puisqu'il leur était possible de prévoir toutes les courbes et écueils du fleuve étant munis de la carte tracée par Dawson quelque dix années plus tôt. Arrivés à Dawson le 11 juin, ils campèrent avant de se présenter au service au fort Constantine le jour suivant. "Le voyage tout entier avait été bien agréable et le paysage, le long de cette piste, sans pareil...Nous étions presque attristés que celui-ci fut terminé"[54]. Les effectifs du détachement du Yukon étaient maintenant de 40, mais il fallait dorénavant plus d'hommes en raison de la population qui déferlait par les cols[55].

Autant au bureau du commissaire à Regina, que dans les milieux politiques d'Ottawa, on devenait de plus en plus inquiet de ce qui se passait au Yukon. En avril la Compagnie nord-américaine de transport et de commerce se plaignit à Ottawa du manque de police le long du fleuve Yukon trop achalandé. Ses représentants estimaient qu'il y avait de 3000 à 5000 personnes en route et s'inquiétaient du commerce illégal d'alcool dans le pays[56]. Les craintes voulant que de grandes quantités de marchandises, alcool y compris, pénétraient sur sol canadien sans controle à la frontière furent vérifiées par le commissaire adjoint de la Police à cheval du Nord-Ouest. Il jugea qu'il y avait, en mai 1897, quelque 1400 personnes entre la mer et le col Chilkoot. Tous portageaient une année de victuailles et d'équipement dont 95 pour cent avaient été achetés à Seattle ou à Juneau. De plus il y avait le long de la piste des "colporteurs" qui emmenaient du matériel en plus grande quantité dans l'intention d'en vendre dans le Yukon[57]. Il n'y avait rien de prévu pour la perception des douanes à la frontière et quand les mineurs arrivaient à Dawson ou à Forty Mile, il était impossible aux agents des douanes de percevoir les droits, puisque les mineurs s'éparpillaient dans la nature. La seule solution possible selon McIllree était d'établir un poste de douane à la tête du lac Bennett dès le début de 1897. On reçut des rapports semblables du

commissaire à l'or récemment nommé qui effectua en mai une tournée d'inspection par le col Chilkoot[58]. La population sans cesse croissante, le besoin pour le gouvernement d'établir une infrastructure, et l'attention générale qui se tournait vers le Klondike, exigeaient que le gouvernement agisse. Les officiers de police et les percepteurs des douanes n'avaient avec Ottawa, que des moyens de communication aléatoires. La situation devenait de plus en plus intolérable.

Le 21 juillet 1897, Frederick White, contrôleur de la Police à cheval du Nord-Ouest, énonçait l'urgence de la situation en faisant remarquer que les lettres prenaient jusqu'à cinq mois pour sortir du Yukon[59]. Un plan visant à régler ce problème recommandait la création de patrouilles policières le long de la piste, de la tête du canal Lynn jusqu'au fort Cudahy. Le 27 juillet, un plan plus détaillé fut proposé et accepté[60]. Par celui-ci, les forces policières augmentaient leurs effectifs jusqu'à 100 policiers de tout grade et établissait un service de courrier mensuel s'appuyant sur l'augmentation des effectifs. Des postes de police devaient être établis à des distances de 50 milles l'un de l'autre du Pacifique jusqu'à Cudahy, une distance de 650 milles[61].

En août, on fit une autre demande de volontaires dans tous les détachements. Officiers et agents furent choisis de la même façon encore, pour leur force physique et leurs aptitudes à vivre dans le nord. Durant l'"examen médical serré" qu'ils durent passer, on porta une attention particulière aux pieds et aux dents, bon moyen s'il en est de leur rappeler que l'on attendait d'eux rien moins que du travail dur et un grand isolement dans le Yukon[62]. Entre août et septembre, 96 nouvelles recrues se mirent en route par petits groupes suivant la ruée jusqu'à Dawson. Toutefois durant l'automne et l'hiver de 1897, plusieurs d'entre eux étaient éparpillés le long des pistes White et Chilkoot, retenus pour diverses raisons telles que les mauvaises conditions et le nombre de personnes sur les pistes[63].

Les nouvelles recrues devaient se rendre au nord par Skagway et la piste White. Les promoteurs s'efforçaient d'en décrire les avantages, alors que de nombreux grands journaux de l'est, leurs alliés inconscients, étaient tout aussi actifs à décrire les prétendus avantages de la piste. Ce que virent les policiers qui venaient de débarquer n'avait rien d'encourageant. Ils se joignirent à la vague humaine qui s'étalait sur la plage. Cette foule s'engorgea lorsqu'elle arriva au goulot étroit de la vallée qui monte vers le col White.

Le commissaire adjoint McIllree, qui avait reçu la charge de coordonner la marche des forces policières de renfort jusqu'au Yukon, après avoir aidé l'inspecteur Scarth et ses renforts à se rendre au Yukon par le col Chilkoot, se trouva au pied d'une piste en détérioration constante. Le 2 septembre 1897, McIllree fit la description des conditions de la piste qui allaient en s'aggravant constamment. La piste venait juste d'être ré-ouverte après avoir été fermée quelque temps. Le jour de reprise, il estima que quelque 3000 chevaux étaient sur la piste, progressant à une lenteur déconcertante:

> Quand un poney tombe toute la colonne doit s'arrêter. A bien des endroits il est alors presque impossible de passer, et si vous sortez de la piste il se peut que vous ayez à attendre une heure avant d'y rentrer à nouveau. Je

> ne sais pas quant cela finira...les gens continuent de peiner sans avoir la moindre chance de passer, mais ne lâchent pas et obstruent le passage[64].

McIllree qui s'était foulé la cheville droite en fit rapport en des termes qui montrent bien son mécontentement. Allongé, il ne pouvait faire rien d'autre que de penser à la lenteur du chemin. L'inspecteur Harper parti de Regina le 7 août avec un groupe de 20 hommes, était encore à trois milles du col White mais sa progression avait été ralentie. Un petit groupe d'éclaireurs avait traversé le col et construisait déjà les embarcations nécessaires pour transporter les forces de Harper jusqu'à Dawson. Bien que l'on ne puisse pas comprendre facilement les raisons des difficultés de Harper au passage du col, il réussit à quitter le lac Bennett le 23 septembre mais il ne lui restait pas assez de provisions en raison de sa lenteur à passer le col White[65]. Quand il arriva finalement à Dawson le 10 octobre, Constantine se plaignit du peu de nourriture qu'apportaient les nouvelles recrues. Cette pénurie de provision n'était pas seulement due au fait que Harper et sa troupe n'avait pas assez de victuailles, mais que le groupe avait été forcé d'emprunter de la nourriture pendant le trajet. Il fallait rembourser cet emprunt sur les maigres réserves entreposées au fort Herchmer[66].

Alors que Harper peinait vers le col et plus loin, d'autres contingents du détachement du Yukon continuaient de s'assembler à Skagway. Ces derniers groupes d'hommes devaient occuper les postes du lac Tagish, sur les sommets désolés, maltraités par les tempêtes et aux nombreux postes disséminés le long de la piste fluviale. Un semblant d'ordre commençait enfin à prendre forme. Les tuniques écarlates commençaient à établir l'autorité canadienne dans le Yukon.

Le fort Sifton sur la rivière Tagish

L'inspecteur d'Arcy E. Strickland arriva à Skagway à la fin d'août sur le vapeur du Pacifique canadien *Danube*. Il amenait avec lui un groupe de cinq hommes et une grande quantité de provisions destinées au détachement du Yukon. Ils passèrent deux semaines à Skagway à aider le commissaire adjoint McIllree, puis Strickland, accompagné d'un groupe d'hommes et de six mois de provisions de bouche, fut envoyé à Dyea puisque l'on considérait la piste White comme impraticable. Le 24 septembre, Strickland fit des arrangements avec le chef Isaac de la peuplade des Chilkoots pour portager ses provisions par le col jusqu'au lac Lindeman au prix exorbitant de 38 cents la livre. Non seulement le taux n'était pas négociable, mais Strickland dut d'abord cajoler et ensuite menacer le chef indien d'un châtiment par le gouvernement canadien s'il ne respectait pas le contrat verbal. Les conditions du col White incitaient les porteurs de la piste Chilkoot à augmenter leurs exigences[67].

Après s'être engagé sur la piste, le groupe dut rebâtir plusieurs ponts de bois qui avaient été emportés par les innondations de la rivière Taiya causées par d'anormales chutes de pluies d'automne. Le pont à l'entrée du canyon Taiya fut l'un de ceux qu'ils durent rebâtir. Ils durent camper à cet endroit pour finir le travail. Le lendemain

Figure 4. Poste de douane sur la rivière Tagish aux environs de 1898. (Archives publiques Canada.)

matin alors que les hommes étaient au déjeuner à 6 h 30, un mur d'eau de 15 pieds de haut descendant le canyon vers le camp leur fit prendre la fuite, eux et les porteurs, pour sauver leur peau. Cette innondation soudaine, causée par l'écroulement d'une retenue de glace au dessus du camp Sheep, balaya tout sur son passage dans ce camp, noyant un homme et endommageant des tonnes de provisions irremplaçables. Par bonheur, la tente à provisions de Strickland était si bien dressée qu'elle ne subit qu'un lessivage en règle. Les Indiens refusèrent de porter les colis rendus plus lourds par l'eau. Il fut donc nécessaire d'attendre quatre jours pour qu'ils sèchent. Onze jours après avoir quitté Dyea, Strickland était à la tête du lac Lindeman où il loua un traversier pour porter ses provisions au camp de la police du lac Bennett[68].

Le camp Bennett, fortement peuplé, avait été établi par l'inspecteur Harper à la tête du lac avant son départ, afin de s'assurer que les embarcations nécessaires à son expédition vers Dawson seraient construites à temps. Au moment du départ, Harper laissa quelques policiers sous le commandement du sergent Haslett pour construire des bateaux à l'intention de Strickland et de ses hommes qui étaient déjà en route. Bien que l'effectif du détachement du lac Bennett changeât constamment, c'était quand même un poste permanent à l'automne de 1897 et pour le reste de la ruée. Il servait de relai aux petits contingents de la police qui suivaient la piste.

Le sergent Haslett avait terminé la fabrication des embarcations quand arriva Strickland et ses hommes, mais le mauvais temps sur le lac interdit le départ avant le 1er octobre. Quand les 13 hommes accompagnés de leur officier se mirent finalement en route, ils ne purent qu'aller très lentement en raison de la mauvaise maniabilité des embarcations et de la lourde charge qu'ils transportaient. Il fallut cinq jours pour franchir les 50 milles qui les séparaient de l'emplacement prévu pour le nouveau poste de la rivière Tagish. John Godson, receveur des douanes et ses quatre assistants étaient déjà là, percevant les droits de douane canadiens. C'était en réalité Godson et ses assistants qui avaient arrêté le présumé assassin Edward Henderson au lac March, le détenant jusqu'à l'arrivée de l'inspecteur Harper qui devait l'emmener jusqu'au fort Constantine[69].

L'emplacement du nouveau poste fut choisi par l'inspecteur Strickland à environ deux milles du cimetière indien appelé *"Tagish Houses"*. Le lieu, proche de la rivière, entouré de grands arbres dominait la rivière et permettait de voir tout le traffic fluvial du col de la montagne jusqu'au lac Bennett. Même les quelques rares individus qui avaient suivi la piste White en passant par la branche Taku du lac Tagish devaient passer sur la rivière Tagish. C'était là l'entonnoir par lequel tous les participants à la ruée, en provenance du canal Lynn, devaient passer pour se rendre sur le fleuve Yukon[70].

La petite troupe ne perdit guère de temps à ériger le nouveau poste. Le 6 octobre l'emplacement avait déjà été choisi et débarassé de sa végétation. A la fin d'octobre les quartiers, de 70 pieds sur 22, étaient construits. Le bâtiment était divisé en trois: la cuisine de 10 pieds sur 22, le mess de 20 pieds sur 22 et la chambrée de 40 pieds sur 22. C'était là un bâtiment à tout usage qui dénotait fort bien l'urgence de la construction et le manque de main-d'oeuvre[71]. Le bâtiment était "haut de 10 rondins" avec un toît soutenu par des

chevrons et couverts de huit pouces de terre. Les murs, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, étaient couverts de boue pour éviter l'infiltration d'air et garder la chaleur. D'autres bâtiments furent construits avant que l'hiver ne vienne avec toute sa force. L'entrepôt fut construit en hiver dans les pires conditions possibles. Les bâtiments étaient disposés en U dans lequel on faisait les parades. Il n'y avait aucun animal de trait et seuls quelques outils permirent de travailler le bois vert. Strickland réussit cependant à acheter quelques outils, à des prix incroyables, de ceux qui sans cesse passaient sur la piste. Le 15 novembre, les hommes purent s'installer dans leurs quartiers de bois rond[72].

Le nouveau fort fut nommé Sifton, en l'honneur de Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur qui y passa le 13 octobre 1897. Chacun espérait que le ministre, flatté, ne les oublierait pas. Celui-ci accompagnait le commissaire J.M. Walsh et les officiers d'administration du nouveau district provisionnel du Yukon. Ces hommes choisis par Cliffort Sifton devaient être "le personnel d'urgence" devant s'occuper courageusement des développements extraordinaires de Dawson dans les terrains aurifères de la Klondike[73]. Constantine qui voulait un meilleur contrôle gouvernemental sur l'exploitation de l'or était finalement satisfait. Le personnel du commissaire comprenait un juge de cour suprême, un inspecteur des mines, William Ogilvie comme arpenteur du Dominion et d'autres[74].

La présence inusitée de Sifton au poste éloigné du lac Tagish était un effort de sa part pour mieux connaître les pistes menant au Yukon en vue de l'établissement en territoire canadien d'une piste remplaçant celles en territoire américain. Son expérience personnelle sur ces pistes, la Chilkoot à l'aller et la White au retour, dans le cadre de son voyage au fort Sifton, le convainquit que toutes deux avaient des désavantages assez graves pour justifier l'établissement et l'exploitation d'une piste en territoire canadien[75]. Au moment même où Sifton faisait l'inspection des pistes Chilkoot et White, d'autres expéditions cherchaient déjà une route canadienne. Un groupe de la Police à cheval, commandé par l'inspecteur J.D. Moodie, se frayait un chemin en direction nord-ouest à partir d'Edmonton. Charles Jenning, ingénieur et Arthur St-Cyr, arpenteur, exploraient les possibilités de la rivière Stikine en passant par le lac Teslin[76]. Néanmoins, la route la plus pratique pour les mineurs impatients que des préoccupations politiques ou mercantiles ne dérangeaient pas, était encore le passage par-dessus les montagnes. Ils continuèrent d'y passer alors que Sifton retournait à Ottawa.

La famine dans le Yukon

Quand Clifford Sifton quitta le fort Sifton ou le poste de Tagish, comme il fut connu plus tard parmi les milliers de mineurs, le commissaire Walsh l'accompagna par le col White jusqu'à Skagway mais ne revint pas avant le 4 novembre. Walsh aurait voulu être de retour à Dawson avant que le fleuve ne prenne en glace, mais étant donné son départ tardif, il dut passer l'hiver près de l'embouchure de la rivière Big Salmon à quelque distance en aval du lac Laberge. La fin du voyage

n'était pas seulement décevante mais fut aussi tragique. En effet la glace fit chavirer une des embarcations causant la mort d'un des hommes de l'expédition. A cette époque, vers le milieu de novembre, les administrateurs du gouvernement étaient éparpillés le long du fleuve. A Big Salmon, outre un cuisinier et deux Indiens, il y avait le major Walsh, le comptable capitaine Bliss, Dufferin Pattullo, secrétaire privé de Walsh et aussi Philip le fils de Walsh. L'inspecteur Starner était pour l'hiver à la rivière Little Salmon, encore plus en aval sur le Yukon, avec le juge McGuire et F.C. Wade, procureur de la couronne et quelques autres. J.D. McGregor, l'inspecteur des mines, se trouvait quelque part entre le camp de la Big Salmon et celui du lac Bennett où se trouvaient également quelques policiers[77].

Le réseau succint d'observatoires policiers avait été établi surtout sous les ordres du commandant Walsh, puisqu'il voyageait de la tête du lac Bennett jusqu'au confluent de la Big Salmon dans le Yukon. Au lac Bennett, un petit détachement occupait une cabane de bois rond de 30 pieds sur 16 qui servait de quartiers et de dépôt aux fournitures gouvernementales qui arrivaient sans cesse des cols. A environ 50 milles vers l'aval de cette chaîne de lacs, le fort Sifton ou si l'on préfère le poste de Tagish était composé de deux grandes cabanes de bois rond abritant les policiers et le service des douanes. Il y avait deux agents dans un poste de bois rond fort bien approvisionné à la hauteur des rapides White Horse[78]. Bien qu'il n'y eut aucun poste de police officiel à la tête du lac Laberge, on avait fait des arrangements avec un des résidants pour que les messagers et les représentants du gouvernement puissent avoir un lit et des repas lors de leur passage. On avait également établi des stations au déversoir du lac Laberge et au confluent de la rivière Hootalinqua (Teslin) afin de compléter une chaîne de communication entre l'intérieur et la côte. Au printemps, ce réseau fut étendu jusqu'à Dawson[79].

Alors que Walsh attendait nerveusement sur les berges du fleuve Yukon, cherchant des moyens d'administrer ce pays en développement, la Police à cheval du Nord-Ouest continuait d'affluer à Skagway avec des tonnes de fournitures pour assurer sa survie dans la communauté minière du Yukon. Au début de 1897, 19 policiers assuraient la loi et l'ordre dans le Yukon à partir de Forty Mile. En novembre le détachement avait déjà atteint 96 hommes éparpillés le long du Yukon jusqu'au fort Constantine. Au cours des mois suivants cet effectif augmenta encore. En décembre il était de 131, alors qu'en janvier 1898 il y avait 168 policiers pour atteindre 239 en avril, alors qu'on se proposait d'en avoir 250. L'importance relative du Yukon pour le Dominion s'illustre bien par le fait que lorsqu'en avril 1898 on décida de réduire à 750 les effectifs totaux de la police dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest, on augmenta ceux du Yukon de 239 à 250 alors que ceux des Territoires du Nord-Ouest baissèrent de 579 à 500. Le détachement du Yukon de 1898 devait être dispersé le long des pistes des cols Chilkoot et White, en passant par les hautes eaux du Yukon, en descendant le fleuve jusqu'à Dawson et ensuite jusqu'à la frontière avec les États-Unis au fort Constantine, dans la région de la rivière Fortymile. Les postes ou stations étaient établis à des distances de moins de 30 miles tout au long du district ce qui, il va sans dire, ne laissait aucun doute parmi les étrangers qui travaillaient au Yukon, que c'était

là territoire canadien. Ces installations servaient en second lieu de relais de communication entre le siège du gouvernement à Dawson et Ottawa, à "l'extérieur". Cela permettait également de faire la police du grand mouvement d'hommes de la côte jusqu'aux terrains aurifères pendant le printemps de 1898[80].

Le déploiement des forces de police établit la souveraineté canadienne et permit l'établissement d'une structure administrative. En fait, la police était "la bonne à tout faire" du gouvernement. Selon la localité, les policiers percevaient les droits de douane, les droits de coupe de bois, émettaient des permis d'exploitations minières, agissaient comme inspecteurs miniers et agents généraux des coupes de bois pour le ministère de l'Intérieur, transportaient le courrier à destination de et en provenance de Dawson, pilotaient à l'occation les embarcations des mineurs au travers des rapides White Horse, et en plus venaient en aide aux indigents. De fait, à un moment ou à un autre, la police se chargea de la majeure partie des responsabilités des trois paliers de gouvernement faute de fonction publique. Les plaintes des policiers étaient fortes et fréquentes puisque ces devoirs s'ajoutaient à ceux qu'ils avaient à accomplir en tant que policiers et cela pour une très faible rétribution ou même pas du tout. Souvent, le salaire supplémentaire qui leur était accordé n'était qu'un témoignage de reconnaissance, ou comme cela était le cas pour la perception des douanes et des droits de coupe de bois, un stimulant sous forme de pourcentage de la perception, pour un dur labeur[81].

La vie du policier n'était guère différente de celle du mineur car le nombre croissant des effectifs nécessitait d'énormes quantités de victuailles et d'équipement qui tous devaient passer par-dessus les cols. A Dawson, l'inspecteur Constantine s'était plaint du manque de provisions dès le début de 1897. La livraison annuelle par vapeur de rivière avait été retardée par un printemps tardif et, de plus à Circle City en Alaska, des mineurs armés avaient obligé l'équipage à décharger la précieuse cargaison de nourriture avant qu'elle ne puisse atteindre Dawson. La situation s'aggravant, Constantine avertit la population du danger de famine. En effet il arrivait de plus en plus de monde et les provisions diminuaient rapidement. Face au danger de la famine, des centaines quittèrent les lieux. La nouvelle courait qu'il n'y avait pas de vapeur en route et qu'il n'y aurait pas de ravitaillement avant le printemps 1898[82].

Entretemps, l'administrateur en chef du Yukon, campant à Big Salmon durant "l'hiver de famine", avait eu amplement le temps de penser aux problèmes d'un développement ordonné pour le nouveau territoire. Il semble que les circonstances aient décidé que sa propre survivance devait dépendre de la nourriture cet hiver-là. En effet deux bateaux transportant 1000 livres de provisions chacun, sombrèrent dans la glace, et 500 livres durent être jetées à l'eau pour en sauver un troisième. Ceci fit que près de la moitié des réserves alimentaires du groupe furent perdues. Ce qui restait ne suffisait pas à nourrir jusqu'au printemps les policiers éparpillés dans divers postes. Walsh se mit immédiatement à jongler avec les membres de son groupe. Il en envoya quelques-uns au poste de Tagish. Heureusement, il put acheter les provisions de ceux qui abandonnaient la recherche de l'or et retournaient à la côte. Il se retrouva finalement avec plus de

provisions qu'il aurait dû en avoir. Ce surplus de plus de 7000 livres permit de mettre sur pied un programme d'aide aux nombreux indigents parmi les mineurs qui avaient décidé de retourner à la côte par le haut Yukon[83]. Bien souvent l'aide était un échange d'aliments, quelques-uns des voyageurs étant complètement démunis d'une denrée essentielle. Il y eut des cas d'indigence totale qui ne laissaient au major d'autre choix que de leur fournir des provisions de bouche pour qu'ils arrivent, sains et saufs, à la côte avec assez de victuailles[84]. Bien qu'il leur fût possible ainsi de faire le voyage à l'abri de la faim, ce fut quand même une épreuve terrible. Le froid qui atteignait 50 degré sous zéro s'ajoutait aux peines d'une piste non-battue sur les arrêtes vives de la glace des rivières. La plupart voyageaient avec un minimum de bagage pour s'éloigner au plus vite d'un pays qui, il n'y avait pas si longtemps encore, leur promettait la richesse.

Les expériences de la piste durant l'hiver, convainquirent l'inspecteur Walsh, comme d'autres auparavant, que la clé du développement systématique du Yukon, s'appuyait sur un réseau fiable d'approvisionnement. Il fallait trouver une route qui convînt mieux au transport de grandes quantités de provisions en tout temps de l'année. Walsh était en faveur d'une route reliant la côte au lac Teslin et de là au bassin de la rivière Hootalinqua (Teslin). Cette route partait d'un mouillage bien protégé et évitait les cols de montagne sur toute sa longueur. Bien qu'il fût d'accord qu'on améliore les pistes des cols Chilkoot et White, ce qui eût réduit les taux prohibitifs du portage, cela n'eût pas été suffisant pour évincer les avantages évidents d'une route fluviale jusqu'à Dawson.

L'établissement d'une route permanente d'approvisionnement mise à part, il devenait nécessaire d'approvisionner les représentants du gouvernement et la police autrement qu'à "la becquée". Chaque incident était un terrain fertile aux désastres. Les postes isolés devaient réellement être considérés comme tel et être approvisionnés pour une année afin de pallier toute crise possible. Walsh proposa également d'avoir des surplus semblables à l'intention du grand public. Ces provisions devaient être gardées dans des entrepôts du gouvernement à plusieurs endroits dans le pays pour servir de secours en cas de crise[85]. Ce programme et ces recommandations dépendaient, il est vrai, de la continuité du développement du Yukon. Une diminution de la population et l'amélioration des conditions après la ruée firent que ces mesures ne furent plus nécessaires.

Désireux de voir une action immédiate et déterminé à ce que la disette de l'hiver 1897-1898 ne se reproduise pas, Walsh conçut un plan. Aussi tôt que le 4 janvier 1898, il donna l'ordre à l'inspecteur Z.T. Wood, responsable du détachement du haut Yukon, d'avertir tous les mineurs à Dyea et Skagway que l'entrée du Yukon ne sera pas permise à ceux qui n'étaient pas munis de provisions pour une année[86]. Au taux de trois livres par jour, les mineurs devaient avoir 1000 livres de victuailles dans leur bagages, ce qui, ajouté à l'équipement et aux vêtements, s'élevait à une tonne de bagages que ces mineurs devaient faire passer par les cols Chilkoot et White. L'inspecteur Strickland du poste de Tagish, reçut l'ordre de ne laisser passer personne qui n'avait pas les provisions voulues. De nombreux mineurs avaient déjà suivi le

conseil dominant des guides publiés et transportaient avec eux des aliments pour une année. Ainsi on ne peut juger de l'efficacité de la décision. Néanmoins la stricte mise en pratique de cette exigence assura l'arrivée de la nourriture à Dawson le plus tôt possible au printemps de 1898. Les mineurs et leurs provisions arrivaient à Dawson par le sud, trois semaines avant que les vapeurs chargés de nourriture n'arrivent par le nord[87]. Les provisions du gouvernement qui avaient franchi les cols en employant la majeure partie du temps des policiers, de leurs chevaux et des chiens de trait, furent mises en cache au poste de police du déversoir du lac Laberge. Le 17 mai 1898, les premières de ces provisions gouvernementales atteignirent Dawson, juste deux jours avant que les rations du fort Herchmer ne soient épuisées[88]. La situation avait été suffisamment sérieuse pour que le gouvernement des États-Unis organise, à l'intention des habitants de Dawson, une mission de secours qui n'aboutit à rien. Toutefois, personne ne souffrit de la faim cet hiver-là à Dawson[89].

Un poste avancé sur une frontière contestée

Le surintendant Perry de Vancouver arriva à Skagway le 10 février et prit le commandement du détachement sans que l'inspecteur Wood, qui s'occupait du transport des marchandises au lac Laberge et cela sous les ordres du commissaire Walsh, n'en fût au courant[90]. La plus grande partie des victuailles avaient déjà passé le col White et cheminaient, entre décembre et janvier, le long de la piste tirées soit par des chevaux, soit par des chiens, et sur la glace jusqu'au déversoir du lac Laberge. En l'absence de Wood, Perry annula l'ordre de Walsh concernant le transport des provisions et ordonna que celles-ci soient acheminées par les cols Chilkoot et White en mesure de provocation tel que voulu par Ottawa afin de bien marquer où étaient les frontières entre l'Alaska et la Colombie-Britannique.

De retour au Yukon après avoir pris des vacances durant tout le mois de janvier, l'inspecteur Strickland fut dépêché au col White le 9 février 1898[91] afin d'y établir un port d'entrée. Au même moment, l'inspecteur Belcher reçut l'ordre de faire de même au col Chilkoot[92]. La ruée vers l'or avait alors pris des proportions gigantesques. Les hommes continuaient de transporter leurs provisions jusqu'aux têtes des lacs Lindeman et Bennett. Près de 30 000 hommes, femmes et enfants progressaient vers les lacs et se préparaient au voyage vers Dawson dès la débâcle des glaces sur les cours d'eau. Il y avait aussi près de 30 000 tonnes de marchandises dont la plupart avaient été achetées aux États-Unis et sur lesquelles les douanes canadiennes devaient prélever des droits.

Strickland et ses 20 hommes arrivèrent au sommet du col White le 13 février et dressèrent leurs tentes de toile sur la glace du lac Summit. Construire un bâtiment sur ce sommet dénudé n'était guère facile. Le bois de construction le plus proche se trouvait à 13 milles de là. Pourtant à la sonnerie du réveil le 27 du même mois, le drapeau "Union Jack" fut élevé sur le toit de ce nouveau poste canadien. Pendant 10 des 14 jours de construction une violente tourmente s'acharna sans relâche sur les hommes. Ces policiers, qui prouvèrent à quel point ils avaient

été bien choisis pour ce pays spécial, perçurent les droits de douane du flot ininterrompu de mineurs qui traversaient la frontière internationale[93].

Durant ce temps, l'inspecteur R. Belcher, le caporal Pringle et l'agent Boyd, arrivaient à Dyea où ils achetèrent du bois pour la construction du poste de douane du col Chilkoot. Il fut facile d'apporter le bois jusqu'au camp Sheep mais pour le transporter jusqu'au sommet avec la grande quantité de fournitures qu'ils emportaient, il fallut se servir judicieusement des fonds gouvernementaux et "graisser quelque peu les porteurs" afin d'éviter des retards inadmissibles[94]. Le téléphérique fonctionnait à ce moment. Le 11 février, les trois policiers dressèrent leur tente dans l'étroit goulet du col Chilkoot. C'était probablement la première tente à cet endroit. Le lendemain, l'emplacement fut choisi et défriché et on construisit une cabane de 12 pieds sur 12. Les murs étaient formés de planches de bois vert de 1 pouce alors que le toit n'était qu'une bâche de toile tendue sur le dessus d'une grande boîte carrée. Le bois vert ne tarda pas à rétrécir, laissant de larges fentes par où le vent incessant et la neige poudreuse pénétraient. Cette neige, une fois à l'intérieur, fondait rendant vêtements, lits et papiers humides. A cause de cette constante humidité, tout commença à moisir, ajoutant aux conditions déjà précaires une repoussante odeur de moisi. L'inspecteur Belcher qui habita là avec son assistant durant tout l'hiver, se plaignit que les couvertures humides ne pourraient absolument pas sécher avant le printemps. Ils durent donc dormir dans les lits humides durant tout l'hiver[95].

Des renforts arrivèrent le 14 février pour compléter l'effectif du poste du col Chilkoot. Les 15 hommes supplémentaires accompagnés de deux chevaux établirent leur camp plus bas que le col sur la glace du lac Crater. Le service au col Chilkoot était fertile en épreuves épouvantables. Le 18 février alors que commençait une tourmente qui devait se prolonger, l'eau monta sur la glace du lac Crater pour atteindre une hauteur de 6 pouces pendant la nuit. Pour que leurs lits soient au-dessus de l'eau, les hommes amenèrent dans les tentes les traîneaux d'approvisionnement et se couchèrent dessus. Ils n'étaient qu'à quelques pouces au-dessus de cette eau glaciale. Rien de surprenant à ce que les hommes aient été atteints de rhumes et de maux de reins. La même tempête qui avait retardé l'inspecteur Strickland au col White chassa les troupes policières hors du lac, le vent furieux ayant jeté à terre plusieurs tentes. Celles qui servaient de quartiers aux policiers n'avaient pas été emportées pour la simple raison que ces derniers s'étaient accrochés aux mâts pour les tenir en place. Quand la tourmente s'adoucit quelque peu, les tentes furent déménagées sur un monticule situé non loin de là et les chevaux furent retournés au poste du lac Bennett puisqu'il était impossible de les garder au col[96]. La situation s'était améliorée et bien que le froid et l'humidité persistassent les courageux policiers n'avaient plus à patauger dans l'eau pour prendre leur repas ou aller se coucher. Dès le 26 février au col Chilkoot, sans porter attention aux difficultés et aux épreuves, ils commencèrent à percevoir les droits de douane.

Le 26 février fut un jour calme et clair après une tempête de 10 jours. Les mineurs qui avaient attendu la fin de la tempête au camp Sheep furent quelque peu déconcertés de voir qu'ils devaient maintenant

Figure 5. Poste de la Police à cheval du Nord-Ouest dans le col Chilkoot, vers 1898. (Vancouver Public Library.)

payer des droits sur les provisions qui leur coûtaient déjà cher en travail. Belcher écouta dédaigneusement leurs objections:

> Ceci causa une grande indignation parmi une certaine classe aux camp Sheep, Dyea, etc. Il y eut des réunions tenues à plusieurs endroits et l'on entendit des fortes exclamations, mais comme cela est fréquent parmi ces gens, la plupart des réunions se perdaient en palabres. L'un d'eux qui voulait se faire remarquer, recrutait des volontaires, avec un objectif de 1000, pour marcher contre nous et nous bouter hors du col; comme il n'était pas prêt à prendre la responsabilité de cette troupe galante, toute l'affaire s'en fut à vau-l'eau[97].

La perception des droits de douane était constamment affectée par le mauvais temps et le manque d'installations. Chaque jour la glace qui s'était accumulée sur le toit de toile de la cabane fondait à la chaleur du poêle et innondait tout sous une pluie incessante. Le froid et la neige soufflée par le vent rendaient pratiquement impossible la vérification, même superficielle, des tonnes de provisions qui passaient le col. Des articles aussi simples que du papier étaient rares à ce poste si reculé et le peu qu'il y avait moisissait en peu de temps. Les mêmes conditions déplorables se retrouvaient au col White où l'inspecteur Strickland épuisé fut gravement atteint de bronchite. Il continua toutefois courageusement jusqu'à ce qu'il puisse être remplacé et envoyé au poste de Tagish pour se reposer[98]. L'effort monumental demandé aux hommes qui s'occupaient de ces postes frontières était calmement reconnu par leurs supérieurs qui considéraient ces devoirs comme matière de souveraineté nationale plutôt que comme endurance humaine.

L'établissement de la Police à cheval du Nord-Ouest sur les cols Chilkoot et White compléta une chaîne de postes tout au long de la partie canadienne de la piste de l'or. L'emplacement du poste de douane correspondait à l'interprétation canadienne du traité anglo-russe de 1825. Ce traité plaçait la frontière entre les Territoires du Nord-Ouest et la "queue" de l'Alaska le long de la ligne de crête de la chaîne de montagnes en autant que cette crête se trouvât à moins de dix lieues marines de la côte. En l'absence de crête la frontière devait être parallèle aux contours de la côte et ne jamais dépasser la distance spécifiée de dix lieues marines à partir de la côte. Selon Ottawa, il y avait une chaîne continue de montagnes, mais si l'on devait utiliser les dix lieues marines, cela devait être à partir de l'embouchure des anses alors que les Américains prétendaient que ce devait être à partir de la tête des anses. Selon cette interprétation américaine, les Canadiens ne pourraient avoir accès au Yukon par un port océanique. Au nord de Dyea et Skagway, la montagne ne pouvait être ignorée, pourtant les Américains voulaient placer la frontière non pas au sommet mais à environ 4 milles au nord du lac Bennett. Par une décision courageuse, Sifton commanda au surintendant Perry de se rendre au nord des cols de montagne pour des raisons qu'il donna plus tard:

> La difficulté était que les bureaux du gouvernement des États-Unis revendiquaient leur juridiction pas seulement jusqu'au lac Bennett mais aussi sur la partie inférieure de ce lac, et pour cela un détachement militaire américain

> avait déjà reçu le commandement de se rendre à Skagway. Ces troupes avaient été réunies à Portland, et dix jours plus tard auraient pris possession du territoire jusqu'au lac Bennett et par la suite il aurait fallu négocier pendant vingt ans pour les en faire partir. Afin d'éviter la perte de ce territoire, j'envoyai en secret au major Perry l'ordre d'envoyer Steele avec 40 hommes construire des postes dans les cols juste après le sommet. Je voulais qu'ils y soient avec des provisions avant que les Américains n'aient eu le temps de savoir que nous étions déjà là. C'est un cas de possession qui a toute la faveur de la loi et nous avons l'intention de préserver cette possession. Nous l'avons maintenant fait savoir aux États-Unis par les voies diplomatiques et nous avons l'intention de conserver ce territoire si nous le pouvons[99].

Bien que cette décision ait été la bonne puisqu'elle fut acceptée comme frontière internationale par les États-Unis en 1899, elle suscita parmi les milliers de chercheurs d'or américains, des protestations de toutes sortes. Les foules réunies à Skagway, Dyea et au camp Sheep étaient composées surtout d'Américains qui ne s'opposaient pas tellement à payer les droits de douane canadienne mais qui n'appréciaient guère le lieu où ils devaient les payer. Pour eux c'était là une extension d'une autorité étrangère en territoire américain. Bien que les mineurs aient été particulièrement mécontents de l'imposition de droits sur les coupes de bois nécessaire à la construction des embarcations et des abris à la tête des lacs Lindeman et Bennett, leur indignation ne fut jamais plus que verbale. Les représentants du gouvernement américain au sud-est de l'Alaska ne firent rien pour supporter les objections à l'emplacement des postes-frontières canadiens. Pendant toute la durée des négociations concernant la frontière, les Américains insistèrent pour avoir une bande de terrain allant de l'entrée de Dixon jusqu'au territoire de l'Alaska[100]. L'établissement d'un poste canadien dans les cols ne compromettait en aucun cas l'interprétation américaine du traité anglo-russe de 1825. La situation resta tendue. Il y eut quelques différends entre les mineurs américains d'une part et les employés des douanes canadiennes d'autre part. C'est avec une prudence judicieuse que les officiels des deux pays agissaient. Ainsi fut évitée la possibilité d'un désagréable incident de frontière.

La majorité des 30 000 personnes qui cheminaient sur les pistes Chilkoot et White ne se préoccupaient guère ni de l'emplacement de la frontière ni de la position prise par les officiels de leurs gouvernements respectifs. Leur principal intérêt se situait à plus de 650 milles de la côte et leur intérêt immédiat se concentrait le long de la piste qui menait aux hautes eaux du Yukon. Cette masse d'hommes dont la seule pensée était l'or, ainsi que les conditions géographiques de la piste, offraient des possibilités de profits fantastiques. Le résultat fut l'instauration d'une infrastructure commerciale et de transport qui prit corps dans la première partie de 1898.

LA RUÉE VERS L'OR, 1898-1899

La prospérité au pied de la piste

La justification de l'amélioration grandiose du col Chilkoot se fit jour durant l'hiver de 1897 et le début du printemps de 1898. Les foules qui innondaient les berges à Dyea et Skagway à l'automne de 1897 ne semblaient plus qu'un vague ruisselet par rapport aux milliers qui se bousculaient au pied de la piste de l'or au printemps suivant. Tout comme leurs homologues précédents, innocents, anxieux, mais pourtant pleins d'espoir, les argonautes de 1898 allaient de-çi de-là égarés dans ces ports en pleine prospérité qu'étaient Skagway et Dyea. Leur confiance en un avenir doré quelque peu ébranlée, ils perdaient cet étonnement ahuri quand les entrepreneurs et autres promoteurs de toutes descriptions et de tout poil les forçaient à prendre conscience de la réalité. Maintenant bien rodé, le chemin vers les terrains aurifères n'avait pour tout mystère que la force et l'endurance de chacun.

Dyea, jadis un vague glacis de marée à l'embouchure de la Taiya, devint une ville champignon de l'âge d'or pendant l'automne 1897. Ce qui, avant la ruée n'était qu'un petit village indien flanqué d'un poste de traite dont s'occupait un agent de la compagnie Healy et Wilson, s'enfla brusquement. La population de Dyea s'éleva jusqu'à 1200 chercheurs d'or. Ceux-ci avaient attendu le printemps. Cette foule demeura monnaie courante jusqu'en décembre 1897. Cette ville champignon avait été divisée en lots occupés par une centaine de tentes alors que la section commerciale de la ville contenait un hotel, un magasin et un restaurant.

A la suite de la ruée, des constructions jaillirent de partout. La population en croissance, augmentée de la masse de voyageurs s'écoulant sans cesse vers le nord, demandait plus de services. Durant tout l'hiver et de bonne heure au printemps, la construction allait bon train presque jour et nuit. Le 12 janvier 1898 la première édition du *Trail* de Dyea vantait les fièvreuses activités qui absorbaient la nouvelle ville[1]. Les bruits de la construction étaient entendus à toute heure. Même le dimanche était un jour actif comme les autres. On attendait des milliers de personnes dès le début du printemps et les investisseurs construisaient des hotels pour les abriter et les nourrir, alors que d'autres bâtisses s'élevant rapidement devaient abriter aussi bien des études légales que des épiceries et des magasins généraux. Les rues que bordaient des maisons aux fausses façades augmentaient la demande de bois de construction. En janvier, la pénurie de bois fut ralentie par l'arrivée d'un million et demi de pieds de bois de planche dont la majeure partie provenait du *Colorado*. D'autres vaisseaux apportaient également leur chargement de planches qu'ils déposaient le

long de la côte et que des équipes, travaillant nuit et jour, apportaient sur les lieux de construction de la frénétique ville de Dyea[2]. Le *Trail*, enthousiaste, continuait d'annoncer les nouveaux établissements qui presque tous les jours prenaient vie. A la fin de février, au milieu de ces activités fiévreuses, les habitants se réunirent pour finalement se donner une charte et élire un gouvernement municipal. Celui-ci, à la fin du printemps administrait une ville de quelque 3500 à 4000 habitants. Là où moins d'une année auparavant il n'y avait qu'une seule cabane et une poignée de tentes indiennes sur la plage boueuse, il y avait maintenant des hôtels à fausse-façade, des magasins, des cafés, des saloons, des maisons de jeu et une myriade d'autres bâtisses comme une salle d'opéra de trois étages; tout cela annonçait fièrement les résultats de la ruée vers l'or[3]. La ruée avait donné naissance à cette caricature de ville grossière et bruyante au pied du col Chilkoot, tout comme Skagway au pied du col White était aussi devenu une ville champignon. Chacune voulait s'accaparer une partie des voyageurs en marche vers le Yukon.

Les installations portuaires à l'une et à l'autre ville illustrent bien la lutte âpre que se faisaient ces deux villes rivales. Le port dans l'anse Taiya à Dyea exigeait un quai long et coûteux alors qu'à Skagway il y en avait plusieurs surtout en raison des efforts du capitaine William Moore. Puisqu'il n'y avait pas de quai à Dyea, il fallait décharger au large sur de petites embarcations. A l'inauguration de la première partie du quai, retentit un grand cri de joie parmi ses partisans. Ils prétendaient que ce nouveau quai raccordé à la ville par trois milles de route de terre permettrait aux navires de décharger leur cargaison directement dans les chariots, ce qui mettrait alors les deux villes sur un pied d'égalité. Contrairement aux espoirs des promoteurs de Dyea, le quai de la Compagnie de transport Dyea-Klondike ne gagna jamais la faveur des mineurs, particulièrement en raison des difficultés de la route de terre qui menait à Dyea. Pour cette raison on construisit peu de temps après un deuxième quai. Avec ces nouvelles installations, qui allaient des hautes eaux à Dyea jusque dans l'anse Taiya, les navires pouvaient accoster alors qu'ils mouillaient dans 60 pieds d'eau. La construction de ce nouveau quai ne fut pas terminée avant mai 1898 et bien que la majorité des chercheurs d'or fût déjà en route pour le nord, cela donna à la ville de Dyea un statut de port maritime, permettant ainsi de manipuler de fort gros tonnages que l'on acheminait ensuite par le téléphérique du col Chilkoot ce qui était plus efficace[4].

Bien que Dyea ait été désigné comme port d'entrée du sud-est de l'Alaska et comme résidence du gouvernement local à l'été 1897, la ville de Skagway lui raffla la popularité. L'impossibilité d'emprunter la piste White à l'automne de 1897, augmenta instantanément la population de cette dernière en septembre 1897 de quelque 3000 hommes et femmes mécontents. A quelques semaines du commencement de la ruée, la plupart des navires déchargeaient leur cargaison à Skagway. Toutefois la circulation étant bouchée, hommes et marchandises s'empilaient dans la ville champignon[5]. Une ville de tentes blanches poussa littéralement sur les terrains gorgés de pluie à l'embouchure de la rivière Skagway. Les hotels, les restaurants et les inévitables saloons et salles de jeu composaient la majeure partie des 40 bâtiments qui

occupaient le centre de Skagway. Ces établissements construits à la hâte offraient, à cette population en déplacement, le gîte à un dollar la nuit et les repas à 75 cents. Le froid de l'hiver solidifia la boue et la neige, couvrit d'un tapis blanc la piste grandement améliorée qu'une file ininterrompue d'hommes ployant sous le poids de leurs provisions foulaient sans cesse jusqu'au lac Bennett.

La réputation notoire de Skagway commença avec la naissance de la ville. Née en dépit des protestations légitimes du capitaine William Moore qui voyait la ville se construire sur ce qui était sa propriété, elle continua sa vie de ville sans loi. La situation était aggravée par le fait qu'il n'y avait aucun organisme américain pour faire respecter la loi.

Alexander Macdonald, gentleman-aventurier du XIX^{e} siècle, fut attiré par le grouillement de la ruée vers l'or du Klondike tout comme il l'avait été par d'autres endroits curieux ailleurs dans le monde. Débarqué à Skagway tard à l'automne 1897, il compara cette ville à d'autres "en marge de la civilisation":

> L'endroit où l'on ridiculise la loi de la façon la plus outrancière que je connaisse est Skagway. Il semble que tous les rebuts de la société se sont donnés rendez-vous ici pour dépouiller, rançonner, voler et tuer. Il n'y a aucune loi; c'est le plus fort qui fait la loi et seul un habile tireur est à l'abri du danger.[6]

Au milieu de l'hiver la ville était sous le contrôle ferme de Jefferson Randolph Smith, un opportuniste itinérant qui tirait ses revenus de diverses activités louches dans des villes frontières de l'ouest américain. Jefferson Smith, plus connu sous le nom de "Soapy Smith" en raison d'une de ses escroqueries les mieux connues où il avait vendu du savon enveloppé avec des billets de banque, avait le plein contrôle des hors-la-loi de Skagway. Il avait mis au point un système par lequel il volait les mineurs infortunés en route pour le Klondike. Ces combines qui allaient du vol à main armée pur et simple au jeu de gobelets et aux escroqueries les plus savantes étaient monnaie courante à Skagway, Dyea et tout le long des deux pistes jusqu'aux cols[7]. L'absence totale de respect pour la loi, bien que n'étant pas ouvertement acceptée, n'était cependant pas poursuivie par le système américain de protection du citoyen que commandait le commissaire-juge John U. Smith. Tout le temps de celui-ci était occupé à l'usage douteux de son propre pouvoir pour augmenter sa fortune personnelle[8].

Le règne honteux de Soapy Smith ne dura guère plus longtemps que la ruée. La population honnête de Skagway après avoir enduré outrage sur outrage se réveilla. C'est le vol d'un sac contenant 2000 $ d'or en poudre et en pépite appartenant à J.D. Stewart, mineur en route vers "l'extérieur" qui déclencha la riposte. Ce sac fut volé le 8 juillet dans le bar même de Soapy Smith. A la suite de la plainte de Stewart un comité de vigilance fut formé. Il y eut une confrontation entre Soapy Smith et Frank Reid le chef du comité, qui se termina par la mort des deux hommes. Smith fut tué durant une bataille au pistolet à laquelle Reid ne survécut que quelques jours. Les associés hors-la-loi, maintenant privés de leur chef, ne surent que faire et l'organisation illicite disparut rapidement de Skagway[9].

Le légendaire colonel Samuel B. Steele arriva des Prairies à Skagway le 14 février 1898. Soapy Smith était alors au sommet de son

illicite carrière[10]. Skagway était littéralement dirigée par les 150 bandits qui formaient cette bande de malfaiteurs:

> Le vol et le meurtre étaient monnaie courante; de nombreuses personnes venaient ici avec de l'argent et le lendemain n'en avaient pas assez pour prendre un repas après avoir été volées ou dévalisées. Il y avait des batailles au pistolet dans la rue en plein jour et les Klondikers en rage poursuivaient les hommes de main de Soapy Smith pour se venger. Pendant la nuit, les combats des bandes, les cris de "meurtre" et les appels au secours se mêlaient aux voix éraillées des chanteuses des cabarets...[11]

Un dimanche matin, peu de temps après son arrivés dans cette ville sans loi, Steele et un de ses amis officier furent brutalement tirés de leur sommeil, sommeil qu'ils prenaient sur le plancher du poste de la Police à cheval du Nord-Ouest à Skagway, par une violente fusillade. Plusieurs balles passèrent au travers des frêles murs du bâtiment. Cela était courant et ne suscitait guère plus qu'une remarque en passant. Il n'y avait pas de loi dans cette ville. Bien que dans ce territoire américain un *deputy marshall* ait été engagé pour appliquer la loi et maintenir l'ordre, on ne pouvait espérer aucune protection de sa part[12].

Steele avait reçu l'ordre de se rendre au nord pour prendre le commandement des forces policières cantonnées aux cols ainsi qu'aux postes du haut Yukon au sud de Selkirk et sur les pistes du nord de la Colombie-Britannique. Ses quartiers généraux devaient être établis à Bennett mais après avoir fait plusieurs voyages aux cols par très mauvais temps, il contracta une grave bronchite qui retarda son voyage à Bennett jusqu'au 27 mars 1897. Il remarqua que les pistes étaient encombrées d'hommes qui portageaient leurs provisions jusqu'aux lacs canadiens et que leurs camps à Skagway, Dyea, Sheep et autres avaient tous un point commun: l'absence de loi et d'ordre. Ces villes laissaient libre l'emploi des pistolets et inévitablement les joueurs professionnels et leurs rabatteurs entraînaient les chercheurs d'or imprudents dans une partie de chance qu'ils perdaient invariablement. Arrivé au-dessus du col, le mineur était sous la protection de la Police à cheval du Nord-Ouest:

> Le pistolet ou toute autre sorte d'arme à feu était placé dans un sac ou une valise et chacun vaquait à ses affaires avec un sentiment profond de sécurité tout comme s'il était dans un endroit du monde où la loi est bien respectée[13].

Bien que cette soudaine "différence de comportement", remarquée par Steele chez les gens qui passaient en territoire canadien, souffrît encore de quelques écarts de conduite, cette opinion était aussi celle d'un grand nombre de ceux qui empruntaient la piste. Les camps à Lindeman et à Bennett ne semblaient pas affectés par le désordre qui caractérisait Skagway, Dyea et le camp Sheep. Il est difficile de dire si ce sentiment de sécurité était attribuable au fait que le mineur ait passé l'épreuve du col. Il ne fait pourtant aucun doute que la présence de la Police à cheval du Nord-Ouest dans les principaux camps ainsi qu'aux deux cols et les patrouilles fréquentes le long de la piste

entre le lac Bennett et les cols, contribuèrent beaucoup à maintenir la paix et l'ordre qui manquaient tant dans les camps du versant sud de la montagne.

Concurrence pour la survie

Le capital n'avait guère de difficulté à se trouver une place au soleil dans ces villes nouvelles à la tête du canal Lynn. Des individus bâtirent des hôtels et les restaurants pour satisfaire les besoins élémentaires des hordes frénétiques faisant la course à l'hiver jusqu'à Dawson. Cette frénésie de construction augmenta dès que l'on réalisa le potentiel de profits. Skagway tout comme Dyea, eurent leur contingent de promoteurs, d'entrepreneurs enthousiastes, qui vantaient leurs routes respectives et empilaient mensonges sur mensonges avec la complicité éloquente des journaux.

Dyea et le col Chilkoot gagnèrent la première manche puisque la foule s'arrêta dans la boue de la piste White à l'automne 1897. Ensuite l'hiver favorisa Skagway. La neige coopéra en cachant sous une couche blanche les marécages gelés, les trous boueux et en comblant de neige tassée et de glace, les vides entre les rochers. Les milliers de chevaux ou de mules qui avaient été amenés à Skagway purent enfin se mettre en route. Bien que l'emprise de l'hiver gelât la voie fluviale de Bennett à Dawson et relentît le pas, les trains de portage continuaient d'affluer. Le voyage jusqu'à la tête du lac Bennett qui auparavant prenait des semaines et avait coûté la vie à de nombreux chevaux, se réduisait maintenant à un voyage de quatre jours. Le taux du portage tomba à 20 et ensuite à 12 cents la livre[14]. La bataille pour la clientèle des nouveaux arrivés reprit de plus belle quand des investisseurs de Dyea tracèrent des plans pour l'installation d'un téléphérique pour hisser les provisions jusqu'au sommet du col Chilkoot.

Les téléphériques du col Chilkoot

La pente escarpée du col Chilkoot ne permettait pas l'emploi des animaux ni de bât ni de trait. On se servait de charettes là où la route était plus de niveau, et de chevaux de bât ensuite jusqu'au camp Sheep. Au-delà de ce camp, seuls les hommes pouvaient faire le portage. Jusqu'à la fin de 1897, la piste Chilkoot était essentiellement une piste de marcheurs. Le mineur n'avait que son échine ou celles qu'il pouvait louer, pour transporter ses provisions jusqu'au sommet du col. Dans la dernière partie de 1897, Archie Burns, vétéran du Yukon et de l'Alaska, installa le premier élément de transport mécanisé de la piste. Cette installation primitive était composée d'un treuil de bois actionné par un cheval qui tournait en rond. Sur le tambour du treuil s'enroulait une longue corde à laquelle étaient attachés des traîneaux chargés qui glissaient le long de la pente abrupte[15]. Il remplaça bientôt le cheval par un moteur à essence. Il ajouta, en décembre 1897, un cabestan sur lequel s'enroulaient 1500 pieds de cable d'acier auquel étaient attachés des traîneaux qui glissaient le long de la pente

neigeuse. Le tarif de Burns pour une remontée était de 2 cents la livre[16].

Mais l'imagination d'Archie Burns n'était que la pointe de l'iceberg. Au printemps 1898 on put voir le long de la piste plusieurs téléphériques de diverses conceptions. La Compagnie de transport et de chemin de fer de l'Alaska construisit un téléphérique qui commençait à environ deux milles au-dessus du camp Sheep et hissait les marchandises jusqu'au col. Ce téléphérique était actionné par un moteur à essence tirant un cable sur lequel des bennes chargées de marchandise étaient attachées. Chacune de ces bennes avait une capacité de 100 livres[17]. Un second téléphérique à bennes, celui-ci propriété de la Compagnie de transport Dyea-Klondike, transportait les provisions dans deux grandes bennes attachées à un long cable tiré par un moteur à vapeur. Celui-ci n'était pas supporté sur sa longueur et n'était ancré au sol qu'aux deux extrémités. Chacune des bennes, d'une capacité de 500 livres, se balançait à quelque 300 pieds au-dessus du sol et, partant des Scales, atteignait le col en 15 minutes. Le taux était de 5 cents la livre[18].

Le mode de transport le plus élaboré et finalement le plus rentable était le téléphérique de la Compagnie de transport et de chemin de fer du Chilkoot. Un groupe d'hommes d'affaires de Tacoma et de Washington avait envoyé une équipe d'arpenteurs au Chilkoot afin d'étudier la possibilité d'installer un téléphérique et de faire une route passant directement de Dyea jusqu'au Canada. La construction commença le 10 décembre mais en raison de divers problèmes et de changements au plan initial, le téléphérique ne fut pas terminé avant le mois de mai 1898. Finalement le téléphérique fut formé de deux sections. La première partait de l'extrémité sud du canyon Taiya et se rendait directement jusqu'au camp Sheep. La seconde qui recevait automatiquement les charges de la première, passait le col et se rendait jusqu'au côté nord du lac Crater. La première section mesurait 4 milles de long et la seconde 4 milles 1/4 . Cette compagnie offrait également le transport des provisions de la côte jusqu'au téléphérique et du lac Crater à la ville de Lindeman[19]. Le taux de transport des quais de Dyea jusqu'au lac Lindeman au printemps de 1898 était de 7 cents 1/2 la livre. Ce n'était là que 1/10 du prix demandé à l'automne pluvieux de 1897[20].

Les trois principales compagnies de téléphérage - la Compagnie de transport et de chemin de fer de l'Alaska, la Compagnie de transport Dyea-Klondike et la Compagnie de transport et de chemin de fer du Chilkoot - se joignirent en une seule entreprise de transport sous le nom de Route du col Chilkoot dont le taux de transport était de 10 cents la livre de la côte jusqu'à la tête du lac Bennett. Les plans voulant que les installations de téléphérage parallèles et donc en surplus soient démontées et ré-installées pour allonger le transport jusqu'au lac Lindeman ne furent jamais exécutés. Toutefois, les porteurs indiens qui jusqu'ici avaient tenu le portage des provisions en un monopole imprenable, au prix qui leur convenait ne voyaient guère d'un bon oeil fonctionner le téléphérique. Pour eux c'était un désastre, leurs services n'étant plus demandés qu'entre le lac Crater et le lac Lindeman[21]. Les compagnies de téléphériques unies offraient un service par lequel des bennes rectangulaires à la fréquence de une à la

minute, transportaient jusqu'à neuf tonnes de marchandises à l'heure et cela jour et nuit[22].

Le téléphérique augmenta les atouts des promoteurs de Dyea dans leur lutte pour la suprématie sur le col White et sur la ville de Skagway. Il y avait tant à transporter que le téléphérique ne chômait jamais. Il y avait de longs retards et le favoritisme était à l'honneur sur cette route du Chilkoot. Il y avait suffisamment de commerce engendré par la ruée vers le nord au taux de Skagway de 10 cents la livre qu'il n'y avait aucune raison de baisser les prix. Les porteurs professionnels de la piste White empruntant la route de terre construite par George Brackett avaient assez de travail au taux courant. Seul Brackett dut baisser ses droits de péage pour encourager l'utilisation de sa route[23].

Les villes de Skagway et Dyea continuaient de se faire la lutte puisque leurs intérêts commerciaux cherchaient à profiter de la ruée. L'ampleur de la lutte se manifesta dans les événements d'avril 1898. Au début de mars commença une tempête sur le col Chilkoot qui se prolongea, sauf quelques rares accalmies, jusqu'au début de mai. Au cours d'une de ces accalmies, le 3 avril, après une chute de neige si forte qu'elle avait enseveli le poste de douane canadien du col Chilkoot, des hommes quittèrent le camp Sheep vers le col avec leur fardeau de provisions. La trêve ne dura que trois heures mais les mineurs étaient impatients et ne voulaient pas perdre la chance de cette accalmie pour progresser plus avant vers les cours d'eau qui bientôt seraient dégagés des glaces. Arrivés au col, la tempête reprit, forçant les mineurs à retourner au camp Sheep puisqu'il leur était impossible de rester sur le col[24]. Quelques mineurs ne revinrent jamais.

Le 4 avril l'inspecteur Belcher de la Police à cheval du Nord-Ouest fut informé par un employé de la Compagnie de transport et de chemin de fer Chilkoot qu'une importante avalanche avait enseveli les mineurs qui redescendaient la pente. Il lui fit part aussi que 19 employés du téléphérique avaient perdu la vie dans cette avalanche[25]. Pendant ce temps, la nouvelle parvient au camp Sheep qu'il y avait eu une avalanche et en quelques minutes 1500 résidants du camp se rendirent sur la piste pour retrouver les quelque 200 infortunés mineurs. Bien que l'on n'ait jamais su combien il y avait vraiment eu de morts, il est certain qu'il y en eut plus de 50[26].

C'est avec grande inquiétude que Belcher entendit cela. Il avait en effet envoyé un agent pour faire une patrouille de routine le long du versant américain. Il craignait évidemment que cet agent ait été tué. Il envoya donc un autre policier pour retrouver le premier et apporter son aide aux autorités américaines au cas où elles en auraient besoin[27]. Apprenant la nouvelle, le surintendant Steele ordonna à Belcher de se rendre avec un groupe de policiers et d'organiser une inhumation décente pour les malheureux et de s'occuper des intérêts des sujets britanniques. Il est possible que la présence des Canadiens ait évité que de mauvais sujets, comme cela se faisait habituellement dans les camps et sur la piste, ne dépouillent les cadavres et ne vident leurs camps. Après que Steele eut acquis la certitude que le comité de citoyens américains qui s'était formé, était digne de confiance, il relâcha leurs biens afin que ce comité puisse avertir les héritiers légaux et leur faire parvenir leurs propriétés[28]. Les corps des

victimes furent enterrés à Dyea par l'armée des États-Unis sous le commandement du colonel Thomas Anderson[29].

Les journaux de Skagway, relatèrent l'incident. Aux yeux des promoteurs de Dyea et du col Chilkoot le reportage donnait dans le sensationnalisme et l'exagération. Une cinglante riposte vint de l'éditeur du *Trail* de Dyea qui accusait les "Skagwains" de gonfler des faits déjà suffisamment tristes sans aucun souci des milliers de parents et amis qui attendaient des nouvelles dans le sud[30]. De nombreux incidents moins dramatiques, suivis de batailles dans les journaux de chacune des deux villes, alimentaient la guerre que se faisaient les promoteurs de chacune des villes.

La route de terre de Brackett

Depuis que le capitaine William Moore avait découvert le col White on jugeait ce passage capable d'être aménagé pour le passage d'une voie ferrée vers le Yukon. Moins élevé que le col Chilkoot de quelque 1000 pieds, le col White possédait également l'atout d'avoir une pente plus graduelle jusqu'au sommet. Le capitaine Moore avait fait de lourds investissements en installations portuaires au pied de la piste avant la ruée, et avait une foi inébranlable dans le potentiel de ce col comme accès au Yukon. Les foules qui firent l'attaque de la piste ne disposaient pourtant que de quatre milles de route de terre pour arriver à une piste boueuse et traitresse qui peu de temps plus tard devint tout simplement impraticable.

A la fin de l'été 1897, George Brackett, autrefois maire de Minneapolis et ingénieur en chemin de fer, se rendit à Skagway pour y voir un de ses fils. Alors qu'il était encore à bord du *City of Seattle*, il rencontra le juge J.H. Acklen qui se rendait au col White pour voir si l'on pouvait y faire passer une route de terre et au besoin une voie ferrée vers l'intérieur. Alors que le juge faisait l'étude de la piste du col White, Brackett, convaincu de la supériorité du col Chilkoot, fit un investissement dans des lots à construire à Dyea. D'autre part, le juge Acklen complètement satisfait de son examen succint du col White trouva un groupe de gens qui partageaient son avis. Ceux-ci au nombre de 14, dont Norman Smith qui prétendait avoir fait l'arpentage d'une route possible, s'étaient formés en compagnie pour la construire. La Compagnie de transport et d'amélioration de Skagway et du Yukon fut enregistrée dans l'état de Washington le 19 octobre 1897. Alors qu'ils retournaient vers le sud, Brackett et Acklen se rencontrèrent une fois de plus à l'improviste, et quand ils débarquèrent à Seattle, Brackett était devenu membre hésitant et non-engagé de la compagnie. Son engagement se bornait à retourner à Skagway afin de superviser la construction de la route sans toutefois y faire d'investissement[31].

A son second voyage, Brackett arriva à Skagway le 6 novembre 1897. Comme si cela devait être caractéristique de la suite, il trouva que les plans enthousiastes du début étaient restés lettre morte. Il n'y avait de bâti qu'un grossier bâtiment sur l'emplacement de la future White Pass City. Comme bien des entreprises de cette période effervescente, le transport et ses partisants cherchaient à soutenir des plans

compliqués par des paroles plutôt que par de l'argent sonnant. Brackett, ayant complètement accepté le défi, ne se laissa toutefois pas ébranler, même quand il se rendit compte que l'arpentage de Smith était frauduleux. L'arpentage avait été fait à l'aide d'une boussole de poche en remplissant les données manquantes par une grande imagination[32].

Le 8 novembre 1897, Brackett se trouva impliqué plus profondément dans l'affaire. Il engagea son capital de 3500 $ dans l'affaire et commença les travaux. Le superviseur hésitant était devenu le partisan le plus engagé. Il réussit à survivre aux deux premières payes, mais dès la troisième ses maigres ressources ne suffirent déjà plus. Personne n'avait acheté d'actions de la compagnie. Le juge Acklen perdit tout espoir, n'ayant réussi à attirer aucun investisseur, et c'est de mauvaise grâce qu'il tenta de faire face à ses responsabilités financières comme membre de la compagnie. Le juge fut renvoyé de la compagnie par le trésorier qui, quand ses derniers essais de double jeu firent défaut, se déroba avec ce qui restait dans la caisse[33]. Il ne restait plus à Brackett qu'une seule solution, autre que tout abandonner. Tôt en décembre, il prit la direction de la compagnie, croyant que puisque l'on avait ôté "le bois mort" trop prudent de la compagnie, l'entreprise pourrait réussir à intéresser les financiers[34].

Pendant ce temps le travail sur la route avançait. Le 20 décembre 1897, plus de 250 hommes construisaient des ponts, dynamitaient des rochers, couvraient la route de macadam ou de rondins. On avait commencé au col de façon à ce que ce soit la partie la plus difficile qui soit terminée avant les chutes de neige. Ceci ajoutait aux dépenses puisqu'il fallait tout portager (de la poudre explosive aux haricots secs), jusqu'aux camps qui étaient reliés par la piste connue surtout pour ses défauts[35].

Dès que Brackett devint complètement responsable du chantier, les problèmes financiers, bien que loin d'être réglés, furent désormais entièrement sous son contrôle. Les fonds arrivaient sporadiquement grâce aux efforts incessants de Brackett qui sollicitait ses vieux amis et ses associés. Les travaux continuèrent tout l'hiver et jusqu'au début du printemps. Les salaires étaient souvent payés en retard et les créanciers menaçaient de tout arrêter, mais Brackett réussissait toujours à trouver un financement de fortune au dernier moment. Alors que son entreprise était toujours au bord de la faillite, il s'engagea dans une dispute violente avec les investisseurs du téléphérique du col Chilkoot. Une accusation de tromperie fut lancée contre lui. Il riposta avec une contre-charge qui s'inscrivit dans la bataille entre Skagway et Dyea, et dès la mi-février il se prépara à recevoir un péage pour l'utilisation de la partie terminée de sa route jusqu'à White Pass City. Le flot constant de mineurs et de porteurs ne porta aucune attention aux postes de péage. Brackett dut faire appel à des amis influents à Washington qui lui firent parvenir une garde militaire pour protéger ses postes de péage en dépit du fait qu'il n'avait aucun droit légal. Les négociations et les pressions pour la reconnaissance du droit de passage de Brackett commencèrent en novembre 1897 mais il fallut attendre jusqu'au 14 mai 1898, et le Congrès accorda son approbation à un compétiteur nouvellement arrivé: la White Pass and Yukon Route Railway Company. Dans un dernier effort pour obtenir la

concession pour la route de terre qui à cette époque n'allait pas plus loin que White Pass City, il fit valoir qu'il avait commencé les travaux avant ceux de la compagnie de chemin de fer. Il reçut le droit d'imposer des droits de passage ce qui lui donna l'autorisation de continuer sa route et d'établir des postes de péage[36].

La tentative de Brackett, d'obtenir un droit de péage sur la partie canadienne de la route qui, durant l'hiver passait sur la neige jusqu'à la branche Windy du lac Bennett, ne connut pas le même succès. Le gouvernement canadien n'était pas en faveur d'accorder la permission de construire la route ni d'autoriser un péage. Les préférences pour une route entièrement en territoire canadien avec les avantages que cela comportait furent exprimées par le commissaire Walsh:

> Le devoir de notre gouvernement n'est pas d'accorder des chartes ou des privilèges à quiconque en fait la demande pour la construction de chemin de fer, de bateaux, de télégraphe, de piste pour les chevaux ou les chariots partant de la limite sud de notre frontière vers l'intérieur des terres et pouvant déboucher sur un quelconque endroit sur la côte des États-Unis. Nous devons garder pour notre avantage les sorties de ce district... Cherchons un port, si nous devons aller jusqu'au fort Simpson [*sic*]. Il n'y aura pas de concurrence, et Skagway et Dyea redeviendront ce qu'elles étaient il y a un an[37].

Sans l'autorisation canadienne, la route de terre n'avait plus aucune valeur. C'en était fini pour ce vaillant entrepreneur.

Une entreprise britannique, la Close Brothers qui dirigeait une filiale en Alaska, la Pacific and Arctic Railway and Navigation Company, avait commencé en mai 1898 la construction d'une voie ferrée devant passer par le col White. La White Pass and Yukon Route Railway Co. était une entreprise internationale bien financée, et Brackett se rendit compte qu'il ne pourrait lui faire la guerre avec succès. Au cours des négociations du mois de juin 1898, Brackett offrit son droit d'imposer des péages pour moins de la moitié de ce qu'il demandait auparavant. La compagnie de chemin de fer paya 50 000 $ en compensation des pertes encourues par Brackett en raison de la concurrence que lui faisait la construction du chemin de fer, et accepta d'acheter le terrassement de la route pour une somme additionnelle de 50 000 $[38].

L'ironie de la situation n'a pas dû échapper à George Brackett dans les années suivantes. Il s'était rendu à Skagway pour visiter son fils et s'était retrouvé en train de faire les fondations d'une route d'accès à la vallée du Yukon. Bien que la route de terre ait été utilisée de temps à autre durant les années qui suivirent la ruée (le chemin de fer étant souvent enseveli sous la neige), sa naissance et sa mort avaient pris place dans une période de moins d'un an pendant laquelle le taux de portage était tombé des 50 ou 75 cents la livre qu'obtenaient les Indiens au moment où Brackett commença la construction, aux 12 cents la livre demandés par les porteurs du chemin de terre[39].

Les chemins de fer dans le Yukon

La ruée vers l'or du Klondike causa une invasion d'investisseurs dans le Yukon qui par elle-même était aussi spectaculaire que la marée humaine passant par les cols. Le transport, quel qu'il fût, était la clé des richesses des terrains aurifères. Alors que ce problème de l'accès au Klondike donna naissance à tout un éventail de solutions fantastiques qui allaient du ballon à air chaud au monorail, en passant par un réseau de skieurs norvégiens étalés de Dyea à Dawson faisant une sorte de *pony-express* nordique, un nombre important d'hommes avaient placé leur confiance dans le chemin de fer, la solution du siècle au problème du transport[40]. La ruée était arrivée à la veille de la lancée de l'industrie des chemins de fer canadiens. Le soutien du gouvernement, l'accès aux investisseurs londoniens et la prospérité générale de la période d'avant-guerre, devaient se traduire par une augmentation importante des distances parcourues par les voies ferrées canadiennes. En 1914, le Canada était le sixième pays du monde pour la longueur de ses voies ferrées, et si l'on compte par habitant il était sans conteste le premier[41]. Il n'y a donc rien de surprenant alors, qu'en 1897, 32 compagnies de chemin de fer aient fait au gouvernement canadien des demandes de chartes pour construire des voies ferrées dans le Yukon; elles proposaient évidemment toute une variété de routes. Durant la même année, dix compagnies reçurent leur enregistrement en Colombie-Britannique alors que les États-Unis en enregistraient 12 autres entre 1897 et 1899. Ces compagnies avaient l'intention de se rendre directement aux terrains aurifères en passant au travers de l'Alaska[42]. L'incroyable optimisme quant au potentiel de la vallée du Yukon était suffisant pour que deux compagnies se forment avant même que la panique de la ruée n'ait commencé. Le capitaine William Moore, découvreur et promoteur enthousiaste de la piste White chercha de l'aide financière en de nombreux endroits dès 1895, alors que l'Association de développement de la Colombie-Britannique mit une petite somme d'argent à sa disposition pour qu'il trace une piste vers le col à partir de son habitation à l'embouchure de la rivière Skagway. Ces financiers étaient un groupe de capitalistes britanniques qui avaient parcouru la côte ouest cherchant des projets à financer. Cet investissement initial fut suivi par l'enregistrement de deux compagnies durant le printemps de 1897, quelques semaines seulement avant que la nouvelle de la découverte de l'or n'atteigne la côte ouest des États-Unis[43]. Le 8 mai 1897, la British Columbia Yukon Railway Company fut formée pour construire une ligne de la tête du canal Lynn par le col White jusqu'à la frontière nord de la Colombie-Britannique. La deuxième proposition venait de la British Yukon Mining, Trading and Transportation Company. En juin 1897, cette compagnie proposa de construire une ligne de chemin de fer de la tête du canal Lynn par le col White jusqu'au poste de traite du fort Selkirk sur le fleuve Yukon[44]. Bien que ces plans indiquassent que les lignes devaient partir de la côte même, l'absence de loi à ce sujet en Alaska ne permit pas à ces compagnies d'obtenir le droit de passage au travers de la queue de l'Alaska. Ce fut également le problème d'autres parmi lesquels on compte George Brackett pourtant bien déterminé. Le résultat de l'échec de la compagnie de développement fit

que les chartes des deux compagnies, toutes deux subsidiaires de l'Association de développement de Colombie-Britannique, tombèrent aux mains de la Close Brothers, maison de finance britannique[45].

Les financiers britanniques se trouvaient ainsi, dès le début du printemps 1898, dans une position idéale pour construire une voie ferrée dans le Yukon. Le 29 mars 1898, la Close Brothers obtint une charte de la Virginie de l'Ouest, pour construire une voie ferrée au travers de l'Alaska. Quand le président des États-Unis signa le projet de loi permettant la construction de la voie ferrée en Alaska, la Pacific and Arctic Railway and Navigation Company nouvellement formée se trouvait au sommet de la liste des postulants du secrétariat aux Affaires intérieures pour les droits de passage. La législation avait dégagé la route pour la construction d'un chemin de fer de Skagway à Selkirk, mais le vrai travail restait à faire au seuil de cette nouvelle frontière[46].

Pendant ce temps, le gouvernement libéral à Ottawa s'affairait à la construction d'une route entièrement en territoire canadien. Cette route assurerait au pays le commerce lucratif et en expansion du Yukon en fonction des intérêts commerciaux canadiens et viendrait renforcer l'établissement de la souveraineté canadienne dans un territoire auparavant inaccessible. Diverses routes furent parcourues par des équipes d'arpenteurs durant l'hiver 1897-1898, et en janvier on se mit d'accord sur le tracé passant par la rivière Stikine et le lac Teslin[47]. Le gouvernement proposa alors au Parlement une voie ferrée qui relierait l'océan Pacifique et la partie navigable du lac Teslin qui s'écoule sans obstacle dans el bassin du fleuve Yukon. Il était possible d'atteindre le territoire canadien en passant au travers de la queue de l'Alaska par la rivière Stikine qui se jette dans l'océan à Wrangell. Un amendement au traité anglo-russe de 1825 contenu dans le traité de Washington de 1871 donnait aux navires canadiens le droit de navigation dans un but commercial au travers de l'archipel jusqu'au territoire canadien. De Telegraph Creek sur la rivière Stikine, il faudrait quelque 150 milles de voie ferrée pour transporter les passagers et le fret jusqu'à la tête de la navigation sur la rivière Teslin[48].

Après de nombreux débats qui tous portaient sur le potentiel en or du terrain traversé par la voie ferrée, le projet de loi fut finalement adopté par le Parlement. Mackenzie et Mann, les constructeurs de chemin de fer les plus connus au Canada, devaient en être les entrepreneurs. Ils reçurent une subvention sous forme de donation de territoire de 25 000 acres par mille de voie ferrée construite. Ce accord fit dire à l'opposition conservatrice que la voie ferrée qui devait rapporter quelque 4 millions d'acres à ses constructeurs était aussi riche que les terrains aurifères de la rivière Klondike. Cette richesse imaginaire était étourdissante en comparaison des risques que devaient encourir Mackenzie et Mann. Le projet de loi fut accepté par le Parlement mais le Sénat à majorité conservatrice l'arrêta[49]. On mit le projet de route entièrement en territoire canadien en veilleuse, pendant que les pistes des cols Chilkoot et White continuaient de servir d'accès au Yukon canadien. Conduit par Cliffort Sifton, ministre de l'Intérieur, le gouvernement porta son attention sur l'acquisition d'un port à la tête du canal Lynn. C'était le seul moyen de recouvrer le commerce du Yukon

et d'avoir une voie d'accès pour raison militaire. On proposa à la Haute commission conjointe sur la frontière alaskienne les ports de Pyramid Harbour et de Skagway mais sans succès ce qui forçait les canadiens à utiliser des routes étrangères pour se rendre au Yukon[50].

La construction du chemin de fer du col White et du Yukon commença en mai 1898. Ce serait de toutes les lignes prévues, la seule qui pénétrerait dans la vallée du Yukon.

La White Pass and Yukon Route Railway Company

Sir Thomas Tancred, représentant britannique de la Close Brothers, et Samuel H. Graves et E.C. Hawkins représentants des intérêts américains de l'entreprise, arrivèrent à Skagway en avril 1898. Graves et Hawkins étaient responsables des études préliminaires de rentabilité; leur conclusion fut qu'il était impossible de faire passer une voie ferrée par le col White. Au cours d'une réunion avec Tancred dans un hotel de Skagway, ils préparèrent des recommandations pour les financiers de Londres. Alors qu'ils avaient presque terminé, ils furent interrompus par Michael J. Heney qui avait écouté leur conversation. A titre de constructeur de chemin de fer indépendant, Henry avait été attiré par le Yukon et l'Alaska dans l'espoir d'y bâtir une voie ferrée. Selon son propre arpentage, il était convaincu qu'il était possible de faire passer une voie ferrée par le col. L'expérience et le ton persuasif de Heney firent que les recommandations furent mises de côté et l'on s'affaira aux préparatifs de construction de la ligne. Ainsi, à la fin de mai 1898, ce fut Heney qui supervisa l'arrivée à Skagway des premiers ouvriers et des fournitures. La construction elle-même commença le 28 mai 1898[51].

L'isolement de Skagway et le tracé prévu jusqu'au lac Bennett et ensuite vers le nord causaient aux constructeurs le même problème qu'à toutes les autres entreprises auparavant: l'approvisionnement en fournitures. L'équipement et les matériaux de construction se trouvaient à quelque 1000 milles au sud, à Vancouver et Seattle. Les petites lignes de navigation vers Skagway, déjà surchargées par les hordes de chercheurs d'or en route pour le Klondike, n'offraient qu'un service minable. La situation ne pouvait guère s'améliorer puisqu'à la fin de la ruée la guerre hispano-américaine fut déclarée (1898), et ces lignes de la côte ouest eurent un surplus de demande de la part du gouvernement des États-Unis. Le bois local n'était pas de qualité satisfaisante pour la construction du chemin de fer ce qui signifiait que tout le bois d'oeuvre devait être importé. Il y avait également des problèmes de main-d'oeuvre. Au plus fort de la ruée en mai, il était impossible de recruter du personnel de façon normale. Si on engageait des gens à Skagway et qu'on les amenait sur place, ils quittaient le travail pour aller chercher de l'or. Les hommes furent recrutés parmi la foule le long de la piste et placés dans les camps de construction même s'ils n'avaient aucune expérience ni aucune formation. L'alimentation de tout ce monde présentait également un problème d'envergure que la compagnie de chemin de fer régla en établissant un commissariat chargé de fournir aux camps de construction de la nourriture préparée[52].

La compagnie engagea plus de 1000 travailleurs, qui pour une raison ou une autre se trouvaient retardés à Skagway, réduisant ainsi la circulation des marchandises à un marché captif. Le tapage que firent les commerçants menaça de devenir un problème grave pour la compagnie. Le Conseil de la ville chercha à obtenir une injonction contre la compagnie qui avait tracé sa ligne au milieu de la ville. Quand le Conseil de ville mécontent se réunit le 14 juin afin de décider quelles seraient les taxes imposées pour le droit de passage, les équipes de la compagnie posaient déjà les rails au centre de Broadway ce qui coupait l'herbe sous les pieds du Conseil qui se trouvait devant un fait accompli. On acheta alors du terrain autour de la ville pour faire passer une ligne secondaire pour les trains de marchandises[53].

Le 3 juillet, il y avait 1050 hommes travaillant 11 heures par jour au terrassement et, à la fin du mois, les rails se rendaient déjà à quatre milles hors de la ville[54]. Le tracé s'attaqua ensuite à l'ascention de 2885 pieds jusqu'au sommet du col. Il s'agissait d'une distance de 14 milles à laquelle il fallait ajouter 21 milles pour réduire l'inclinaison. C'est à ce moment que la compagnie se trouva en conflit avec George Brackett et sa route de terre. Le travail dans le roc et le dynamitage projetaient constamment vers le bas des débris de roche et, bien que le tracé de la route de Brackett ait été la route la plus directe vers le col, le chemin de fer ne pouvait pas la longer. Aussi après des négociations prolongées, la compagnie de chemin de fer acheta le terrassement de la route de Brackett[55].

Bien que le chemin de fer atteignît le col le 18 février 1899, ce ne fut pas sans problèmes. Au cours du mois d'août la main-d'oeuvre avait diminué de moitié lorsque des travailleurs, entendant qu'il y avait eu une découverte d'or dans le district du lac Atlin à l'est, avaient déserté les camps de construction. Les hommes partirent immédiatement, plusieurs emportant leurs outils pour chercher de l'or. D'autres désertions moins spectaculaires nuisaient constamment au progrès de la construction. Le rude hiver et ses froids pénétrants obligeaient parfois à relâcher les hommes après seulement une heure de labeur[56]. Au 15^{e} mille, les équipes de terrassiers en équilibre sur des plates-formes soutenues par des anspects enfoncés dans le roc de la falaise, très haut au-dessus du canyon, dynamitèrent une corniche juste assez large pour y placer les rails. Au 16^{e} mille, ils creusèrent dans le roc un tunnel de 250 pieds, mais ce fut le seul tunnel de tout le parcours. De nombreux ponts et chevalets de bois construits dans les premières années furent remplacés par la suite par des ouvrages d'acier ou de béton. Bien que la construction jusqu'au col, de cette ligne à voie étroite ait été parsemée d'obstacles monumentaux, les ingénieurs de la White Pass and Yukon Route se sont montrés à la hauteur de la tâche, mettant en place l'une des voies ferrées les plus spectaculaires, bien que l'une des plus courtes du monde entier[57].

Le service de passagers vers le sommet du col White, deux fois par jour, fut inauguré le 20 février 1899 à 10 h 5 à Skagway et arriva à destination à 13 h 30. C'était sans le moindre doute un train d'excursion, 300 hommes ayant été engagés pour déblayer et garder ouvert le dernier mille de la voie afin de s'assurer que les passagers célébreraient au sommet le voyage inaugural[58].

Du col, la voie continua vers le terrain rocheux, gravissant la dernière pente pour se rendre au dernier sommet de 2916 pieds là où il y avait le poste de la Police à cheval du Nord-Ouest appelé "Log Cabin", à 33 milles de la côte. Il fallut moins de cinq mois pour construire la voie jusqu'à la tête du lac Bennett en dépit du fait que, hors de la vallée de la Skagway il n'y avait pas de gravier. Ce gravier devait être transporté de la première partie de la ligne dans de pénibles conditions atmosphériques afin de fournir un ballast sur lequel s'appuieraient les voies ferrées. Ce terrassement fut terminé le 20 juin et l'on commença alors à poser les rails. Moins d'un mois plus tard le 6 juillet 1899 la voie ferrée se rendait jusqu'à la ville de Bennett[59].

Avant même que la voie ferrée n'atteigne le sommet, M.J. Heney, l'entrepreneur canadien de construction de chemin de fer chargé du terrassement, avait mit sur pied la Red Line Transportation Company pour s'occuper du transport du fret et du matériel ferroviaire jusqu'à Bennett. Les agents de Skagway pouvaient offrir pour les passagers et le fret des billets pour le trajet complet entre les lacs et l'océan dès le printemps de 1899, puisqu'un service de traîneaux à marchandises tirés par des chevaux et de diligences (service organisé par les soins de Heney) empruntait la partie terminée de la route de terre. Les diligences attendaient chaque jour l'arrivée du train au sommet et quittaient Bennett et Log Cabin pour faire la connection avec le train en route pour Skagway. Les diligences pouvaient transporter 40 passagers qui payaient 5 $ pour le trajet entre la fin de la voie et la tête des lacs. Quand le premier train arriva du sommet, la Red Line Transportation Company cessa ses activités[60].

La construction des derniers 71 milles de voie ferrée avait commencé après une enlevante cérémonie où l'on avait enfoncé le premier crampon au lac Bennett[61]. On avait envoyé des équipes au terminus de White Horse afin que les travaux commencent aux deux bouts et que la jonction se fasse à Cariboo Crossing (Carcross), à la partie inférieure du lac Bennett[62]. La ligne de White Horse à Cariboo Crossing fut terminée le 8 juin 1900 alors que celle venant de Bennett ne le fut pas avant le 29 juillet 1900[63]. Le premier voyage Skagway-Whitehorse eut lieu le 30 juillet. Un service complet avait tout de même été offert depuis longtemps par la compagnie de chemin de fer, celle-ci ayant eu recours aux traîneaux à chevaux sur les lacs et rivières selon un accord passé entre la compagnie de chemin de fer et les nombreux vapeurs qui circulaient en haut des rapides White Horse.

Des vapeurs sur le haut Yukon

Parmi les milliers de gens qui franchirent les cols se trouvaient les associés de Francis M. Rattenbury. Rattenbury était l'architecte qui venait de tracer les plans des édifices législatifs de la jeune province de Colombie-Britannique. Il était attiré vers le nord par les promesses de profit que faisaient miroiter une multitude de promoteurs de chemin de fer. Le 2 mars 1898, Rattenbury et d'autres, formèrent la

Bennett Lake and Klondyke Navigation Company dont la charte comprenait une liste ambitieuse et optimiste d'articles[64]. La compagnie proposait un service fluvial de vapeurs dans le bassin du haut Yukon et sur la chaîne des lacs, et une voie ferrée entre le lac Marsh et la rivière Hootalinqua (Teslin), et aussi de construire un chemin de fer ou un téléphérique le long des rapides White Horse[65]. Comme cela était typique des autres propositions visant à améliorer le transport des passagers et des marchandises jusqu'à Dawson, la compagnie cherchait à éviter ce fameux étranglement du fleuve Yukon par un chemin de fer qui relierait les cours d'eau jusqu'à la rivière Teslin.

Durant l'hiver 1897-1898 la compagnie transporta en pièces détachées trois vapeurs à roue arrière. La chaudière et les autres parties furent hissées par le col White et emmenées jusqu'à mi-distance entre le lac Bennett et l'embouchure de la rivière Wheaton[66]. Une équipe d'éclaireurs avait trouvé un petit bois qui pouvait fournir le bois d'oeuvre, de construction et de chauffage. L'endroit fut défriché, on y construisit des cabanes et une scierie et l'on abattit les arbres. Le bois fut séché et empilé alors qu'on mettait en place les quilles des trois vapeurs. Cet endroit isolé qui peu de temps auparavant n'avait vu passer que quelques voyageurs, bourdonnait maintenant d'activité. On y faisait du charbon de bois pour le forgeron et des planches de charpente[67]. Les ingénieurs déplorèrent le manque de brique à feu pour recouvrir les parois du foyer. On trouva de la glaise à une profondeur de 20 pieds sur les rives de la rivière Wheaton. Cette glaise mélangée au sel de table du cuisinier et cuite, donna de bonnes briques à feu. D'autres compagnies qui construisaient des vapeurs à divers endroits du lac Bennett achetèrent ces briques. On en expédia même à Dawson au coût de 1 $ la brique plus le transport[68].

Alors que les chantiers de la compagnie de navigation travaillaient activement à la construction pendant le printemps de 1898, la ruée vers l'or continuait à s'épancher par les cols. Les villes de tentes aux têtes des lacs Lindeman et Bennett continuaient de grossir jusqu'à ce qu'il ne reste plus de place pour dresser une tente. Des ingénieurs en puissance venant d'autres régions aurifères du monde étaient attirés vers celles-ci. Ceux qui venaient du Rand en Afrique de Sud, d'Australie, de Nouvelle-Zélande, du Pérou et de Bolivie ammenèrent avec eux leur expérience dont profitèrent les mineurs des gisements du Yukon qui attendaient le printemps. Ce n'était pas seulement les grandes villes de tentes des lacs Bennett et Lindeman qui étaient cosmopolites, chaque recoin des lacs où l'on avait pû dresser quelques tentes l'était aussi. Partout où les arbres offraient du bois de taille valable, les traineaux faisaient un biais et peu de temps après on entendait les coups mats des cognées sur les troncs. Venaient ensuite le chuintement des scies, les coups vifs des marteaux sur les clous. Quelques arbres avaient été transformés en embarcations. On rencontrait toutes sortes de nationalités. Quelques uns, très fiers de leur nationalité, faisaient flotter leur drapeau au-dessus des camps de fortune, toutefois la plupart étaient américains[69].

D'autres entreprises avaient franchi les cols durant l'hiver. Des scieries portatives avaient été démontées pour franchir le col, transportées le long de la piste et remontées à la hâte afin de satisfaire à l'incroyable demande pour la construction de bateaux et de

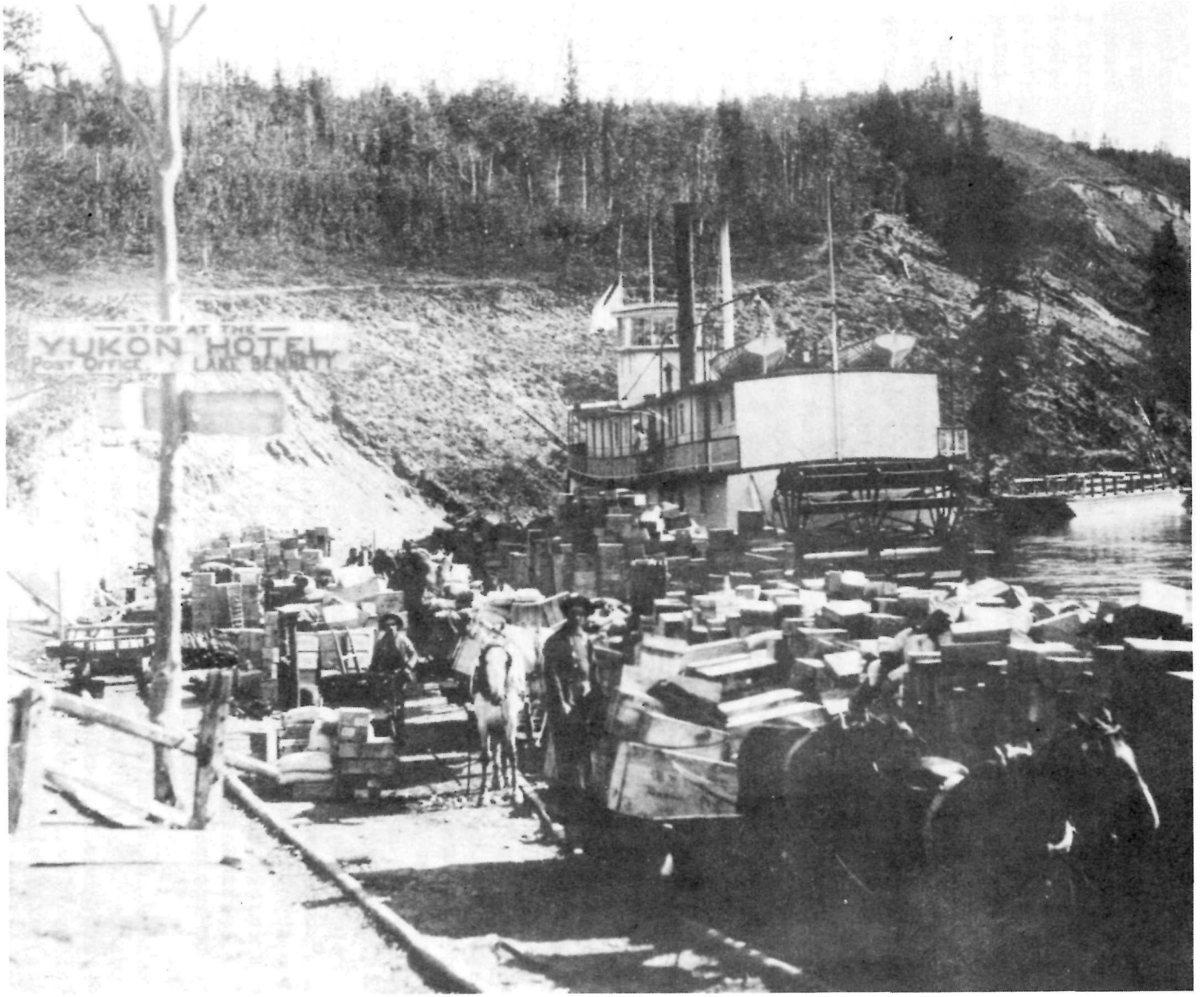


Figure 6. Arrivée des vapeurs à Bennett en Colombie-Britannique. (British Columbia Provincial Archives.)

bâtiments. Le gérant de la Compagnie de navigation du lac Bennett et du Klondike, O.H. Partridge, exploita une scierie pour la compagnie à la baie de Millhaven, près de la rivière Wheaton. Plus tard il fabriqua surtout des traverses de chemin de fer pour la White Pass and Yukon Route Railway Company[70]. Il y avait à Cariboo Crossing une scierie bien plus importante établie par Mike King sous le nom de "Upper Yukon Trading Company"[71]. Avant d'exploiter sa propre entreprise, King avait dirigé l'imposante scierie de la Victoria Yukon Trading Company à Bennett. Cette même compagnie avait construit un grand nombre de ces toues rectangulaires, difficiles à manoeuvrer, qui servaient au transport de fret jusqu'à Dawson[72].

Le bois pour ces toues et bien d'autres provenait de la branche ouest du lac Bennett et des branches Taku et Windy du lac Tagish. C'est à la branche Windy que se terminait la piste Too-chi (Tutski) venant du col White. Pour cette raison il y avait là aussi une ville de tentes, une scierie et un chantier de bateaux[73]. Il y eut relativement peu de mineurs qui empruntèrent cette piste par rapport à ceux qui envahirent Bennett dont la population atteignit les 10 000 avant la débâcle des glaces. Le lancement du premier bateau de la Bennett Lake and Klondyke Navigation Company eut lieu juste après la débâcle des glaces. Il fut baptisé l'*Ora*:

> Tous les ouvriers étaient ravis quand le bateau fut baptisé de façon traditionnelle. Chacun fut bien heureux de boire un coup à la santé d'un bateau auquel tous avaient travaillé... Ce que vous voyez maintenant, traînait sur les quais de Skagway et Dyea il n'y a pas bien longtemps encore. Seuls ceux qui participèrent à sa construction peuvent vraiment apprécier le rythme régulier des machines et la fumée qui sort de la cheminée.[74]

L'*Ora* n'était pas le premier vapeur à naviguer sur le lac Bennett et du haut Yukon[75]. Il y eut au moins huit autres bateaux qui y avaient été transportés en pièces détachées et assemblés sur place. Les *Nora* et *Flora* étaient des bateaux frères du *Ora* construits par la même compagnie. Alors que seul le *Flora* restait dans les hautes eaux du Yukon, le *Nora* et l'*Ora* passèrent les rapides pour assurer le service entre Whitehorse et Dawson[76]. Le vapeur *Flora* faisait le trajet entre Bennett et Canyon City ou le canyon Miles à la tête du tramway de Norman Macauly. Grâce à ce tramway de bois qui contournait les eaux tumultueuses du rapide, la Bennett Lake and Klondyke Navigation Company pouvait offrir un service de passagers et de fret ininterrompu du lac Bennett à Dawson.

Le *A.J. Goddard* et le *J.H. Kilbourne* étaient des vapeurs de 40 pieds de long qui avaient franchi le col Chilkoot en pièces détachées et qui avaient été assemblés au lac Bennett pour assurer le service fluvial[77]. Il y eut d'autres vapeurs assemblés au lac Bennett tant par des particuliers que par des compagnies. Il y eut le *Willie Irving*, l'*Emma Knott*, le *Bellingham* et le *Clara*[78]. Il n'y eut qu'un seul vapeur construit à la tête du lac Teslin. Il avait été transporté en traîneaux à chevaux de la tête de la rivière Stikine jusqu'à celle du lac Teslin, réassemblé et mis en service sur la ligne Dawson-Whitehorse[79]. Au cours du printemps 1898, les cours d'eaux

qui n'avaient connu jusqu'alors que le son des avirons et le claquement des voiles résonnèrent du battement régulier des aubes, et le sifflement saccadé de la vapeur vint briser le profond silence des lacs du nord.

Bien que de nombreux vapeurs aient passé au travers des rapides White Horse pour assurer le service entre le pied des rapides et Dawson, quelques-uns restèrent et d'autres furent construits, pour transporter les marchandises de Bennett à la tête du canyon Miles. Des milliers de tonnes de marchandises arrivèrent par les cols Chilkoot et White à l'entrepôt de la compagnie de navigation à Bennett. Les porteurs indépendants et le téléphérique du Chilkoot, pendant l'hiver et le printemps, avaient empilé des tonnes de marchandises à la tête des lacs parmi les milliers de *stampeders* qui attendaient le printemps et la débâcle des glaces. La flottille de vapeurs transporta ces marchandises jusqu'à Canyon City à la tête du canyon Miles où ces marchandises furent amenées par un tramway rudimentaire à l'autre bout du canyon où attendait une autre flottille de vapeurs en route pour Dawson.

A Canyon City, c'est-à-dire à la tête de la navigation sur le Yukon, l'entreprenant Norman Macauly avait construit un tramway inhabituel. Celui-ci était formé de wagons de bois à roues de fer qui circulaient, comme sur une voie de chemin de fer, sur des rails de bois cramponnés à des traverses de bois fort espacées. Les wagons étaient montés sur de grossières roues de fonte à rebords qui chevauchaient les troncs écorcés formant les rails. En traversant quatre milles de vallées et de collines, la voie de bois se rendait jusqu'au pied des rapides White Horse[80].

Macauly avait bâti ce tramway durant le printemps 1898 en même temps qu'un saloon et des installations de manutention du fret à chaque extrémité. Le succès de l'entreprise était assuré par le flot constant de nourriture et d'équipement qui voyageait des cols jusqu'à Dawson. L'entreprise de Macauly était si bonne que John Hepburn en fit autant sur l'autre berge bien que le tramway de Macauly continuât d'avoir la primeur[81]. En juin 1899, Macauly acheta l'exploitation d'Hepburn et la réunit à son entreprise qui prit le nom de "Miles Canyon and Lewes River Tramway Company[82].

Les divers modes de transport qui reliaient la côte du Pacifique à Dawson durant l'été de 1899 bien qu'étant bien améliorés, comparés au long portage à dos d'homme ou de bêtes, étaient encore fort malcommodes du fait qu'il fallait charger et décharger souvent pour passer d'un véhicule à un autre[82]. Il y avait pas moins de cinq ou six points de transfert. Le chemin de fer pour Bennett réduisait ce chiffre lorsqu'on empruntait le col White. La rivalité entre les ports côtiers de Dyea et de Skagway continuait d'exiger que les compagnies de transport qui empruntaient le canal Lynn donnent aux clients le choix des routes. Afin de s'accaparer une plus grande quantité des marchandises à transporter, la White Pass and Yukon Route Company fit un accord avec l'Alaska Steamship Company et Canadian Development Company pour faire le transport sans interruption le long du Yukon, ainsi qu'avec la Miles Canyon and Lewes River Tramway Company, cette dernière s'occupant du transport au travers des rapides White Horse[83]. Bien que le consortium des téléphériques du col Chilkoot ait offert une heureuse alternative aux routes et portages qui existaient au plus fort de la ruée, il n'en perdait pas moins sa clientèle au bénéfice de la voie ferrée.

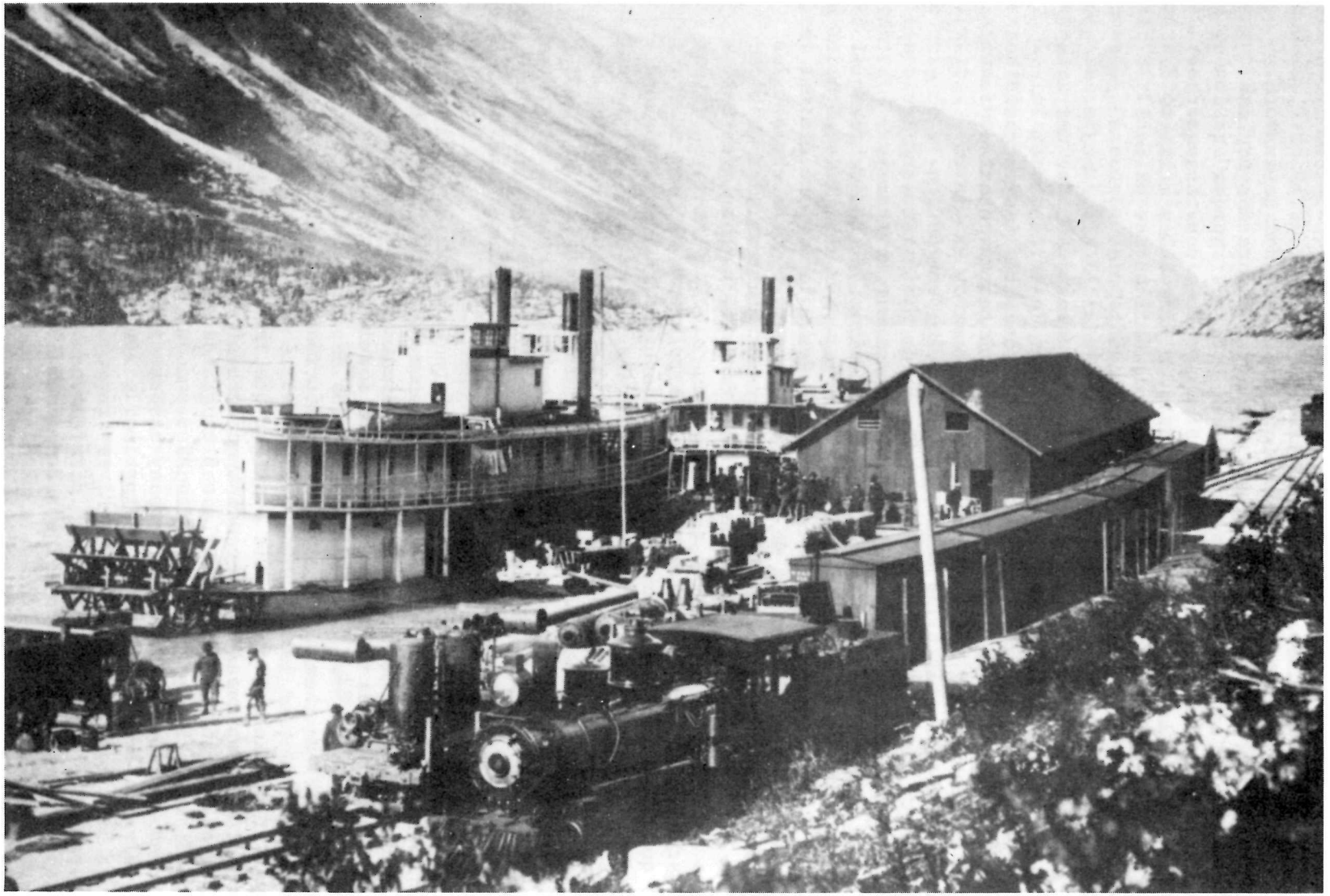


Figure 7. Canyon City à la tête du canyon Miles, là où commençait le tramway de Macauly. (Archives publiques Canada.)

La finition de la ligne du chemin de fer du col White et du Yukon jusqu'au pied des rapides White Horse en juillet 1900 remit les transports en question. Si l'on met à part les vapeurs nécessaires pour faire le service du district d'Atlin, la flotte de vapeurs de lac faisant le service entre le lac Bennett et le canyon Miles était déjà désuète. Après que l'on ait eu vent de la découverte d'or dans le district d'Atlin, un certain nombre de compagnie envoyèrent leurs bateaux à l'extrémité est du bras Taku du lac Tagish là où le fret pour les nouveaux terrains aurifères était transporté jusqu'aux vapeurs du lac Atlin par un petit tramway à vapeur[84]. La compagnie White Pass and Yukon Route a envisagé mais jamais réalisé un embranchement de Log Cabin à Taku City sur le lac Atlin ce qui laissait le district aux dépens des vapeurs pour la jonction avec le chemin de fer[85]. En 1901, la division fluviale de la White Pass and Yukon Route était propriétaire des vapeurs faisant le service du lac Atlin. C'était peut-être la dernière transaction nécessaire pour obtenir le contrôle du trafic du Yukon[86].

La compagnie White Pass and Yukon Route avait, semble-t-il, cherché à monopoliser les transports en achetant toutes les entreprises concurrentes. Elle était finalement la seule et unique entreprise de transport du sud vers les établissements du Yukon. Evidemment, après que la voie ferrée eût été complétée jusqu'au lac Bennett, le téléphérique du col Chilkoot n'avait plus sa raison d'être. La White Pass and Yukon Route acheta pour 150 000 $ l'entreprise du téléphérique, et commença dès janvier à le démonter en commençant au lac Crater. Il ne restait que les tours de soutien et le cable pour rappeler qu'il y avait eu entre les pistes Chilkoot et White une rude bataille de suprématie[87]. Cette façon d'agir de la compagnie de chemin de fer qui bien qu'impitoyable dans le commerce du transport, reçut des commentaires acerbes. Au cours des poursuites judiciaires qui s'ensuivirent, la compagnie fut accusée de porter atteinte au commerce libre et de conspirer pour monopoliser le commerce de fret et des passagers en Alaska[88], mais ces difficultés furent facilement surmontées par la très puissante compagnie.

Même aux terribles rapides White Horse, la voie ferrée avait rendu inutile le tramway du canyon Miles et de la rivière Lewis. La compagnie de chemin de fer l'acheta aussi. L'élimination du seul concurrent restant sur la partie sud de la voie ferrée du Yukon fit qu'il devenait impossible d'exploiter des vapeurs sur les lacs à l'exception de ceux qui se rendaient à Atlin. Il avait été décidé de placer le terminus de la ligne au pied nord des rapides plutôt que de continuer jusqu'au fort Selkirk. Avant la ruée, les vapeurs ne se rendaient pas plus loin que Selkirk mais leur introduction sur le haut du fleuve fit que cela devint possible[89]. Le chemin de fer ne devait jamais se rendre plus loin que la nouvelle ville de Whitehorse.

La division des exploitations terrestres de la compagnie de chemin de fer acheta à la fin de 1899 le terrain en aval des rapides sur la rive gauche juste en face de la ville de tentes qui s'était formée au terminus du tramway de Macauly. Elle commença à faire les installations pour un terminus de chemin de fer et pour la manutention du fret, ainsi qu'à construire un entrepôt. Les officiels de la White Pass and Yukon Route décidèrent de baptiser la nouvelle ville "Closeleigh" en hommage

aux financiers de la Close Brothers. William Ogilvie s'opposa à ce nom puisque l'endroit était connu depuis des années sous le nom de Whitehorse[90]. Le 11 juin 1900, la Chambre de commerce de Whitehorse nouvellement formée, guidée par Macauly, fit circuler en 1901 une pétition pour l'enregistrement de la ville qui fut acceptée d'emblée par les quelque 2000 commerçants du centre de la ville[91]. L'importance des établissements sur les lacs au sud de Whitehorse diminua rapidement. Bennett qui avait été le pivot des activités durant la ruée vit partir ses commerçants vers la nouvelle métropole[92]. En juillet 1900, ce qui était la forêt auparavant, se trouva couvert de tentes et l'on y voir au moins cinq bâtiments de deux ou trois étages bâtis sur des lots prévus par le cadastre. Whitehorse était devenu le terminus de la navigation fluviale, et en conséquence la Compagnie canadienne de développement, la Yukon Flyer Line, et la Compagnie Klondike Corporation (auparavant la Bennett Lake and Klondyke Navigation Company), tout comme les plus importantes scieries et les plus gros constructeurs de bateaux, avaient déménagé leurs bureaux et leurs installations dans la nouvelle ville[93]. L'arrivée du chemin de fer à Whitehorse avait donc imposé un nouvel agencement au système de transport de la ruée vers l'or du Yukon. L'efficacité de l'approvisionnement des exploitations minières de Dawson avait augmenté de façon spectaculaire. Alors que l'avenir financier de la compagnie White Pass and Yukon Route semblait incertain en 1901, elle ne s'était pas moins assurée du contrôle de tous les moyens de transport du Yukon. La Compagnie canadienne de développement, la plus grande entreprise de vapeurs sur le haut Yukon, souffrait de difficultés financières tout comme les autres lignes de vapeurs en raison du très bas niveau d'eau au cours de l'été 1900. Les vapeurs et les péniches étaient échoués avec une pleine cargaison dont la majeure partie ne put être récupérée avant l'hiver ce qui se solda par de grandes pertes et des poursuites judiciaires contre la compagnie[94]. Les plaintes des expéditeurs indiquaient un manque de confiance dans les garanties de livraison de la compagnie de navigation et un mécontentement général à l'égard de l'entreprise par opposition à la ligne de chemin de fer[95]. La direction de la White Pass and Yukon Route se rendit compte que la santé économique du chemin de fer dépendait de la fiabilité du service, ce qui ne pouvait être assuré qu'en contrôlant tous les chaînons de Skagway à Dawson. En février 1901 des arrangements furent faits afin de prendre le contrôle de la compagnie canadienne de développement, financièrement ébranlée. La British Yukon Navigation Company et la Division du transport fluvial, nouvellement formée, de la White Pass and Yukon Route exploitèrent un total de 14 bateaux quand la remise des pouvoirs entra en vigueur le 1er avril 1901[96]. Mis à part une très petite concurrence de quelques vapeurs particuliers et de petites compagnies, la White Pass and Yukon Route avait maintenant le monopole sur le transport des marchandises de Skagway à Whitehorse, et sur le haut Yukon de Whitehorse à Dawson.

Avant la ruée, au début des années 1880, l'ébauche des transports dans le Yukon avait été tracée par les trafiquants de fourrure et les prospecteurs. Les pressions particulières aux conditions de la ruée mirent l'accent sur les défauts des pistes existantes tout en fournissant le motif économique au développement et à l'amélioration.

Figure 8. Whitehorse en 1901: tête de la navigation et fin de la voie ferrée. (Glenbow-Alberta Institute.)

La construction du chemin de fer réduisit substantiellement la dépendance aux voies d'accès souvent impraticables de St. Michael et du bas Yukon. C'est le chemin de fer qui fit du Yukon, l'un des territoires du nord canadien les plus accessibles en 1900; il fut également d'une importance déterminante dans le développement du Yukon.

CONCLUSIONS

La ruée par les cols Chilkoot et White atteignit son apogée durant l'hiver 1897-1898. C'est au début du printemps de 1898 que les chercheurs d'or franchirent en nombre sans précédent les cols des montagnes pour se rendre au bord des lacs du nord à temps pour suivre la débâcle des glaces jusqu'au Klondike. Plus de 30 000 hommes, femmes et enfants se déversèrent par-dessus ces cols. Entre l'ouverture des postes de douane à la mi-février et le début de mai, 20 000 d'entre eux passèrent les cols. Treize mille passèrent par le Chilkoot alors que les 7000 autres passèrent le col White jonché d'animaux. Quelque 8000 autres passèrent le poste de douane du lac Tagish avec tout leur attirail[1]. La foule continua de passer les cols pendant quelques mois encore. En mai il y en eut 3300 mais le chiffre diminua rapidement, indiquant clairement que la ruée était déjà chose du passé[2].

En mai 1898, les houleuses villes de tentes des lacs Bennett et Lindeman étaient bondées d'une foule animée du désir de repartir encore. Elle avait passé les cols comme un noeud passe le chas d'une aiguille. La foule attendait le signal du départ de cette course folle vers les terrains aurifères. Le colonel Samuel B. Steele, commandant de la Police à cheval du Nord-Ouest à Bennett, escalada le 29 mai une colline située derrière le poste de police afin de voir le départ. Il compta quelque 800 embarcations sur les eaux libres du lac Bennett. Alors qu'il se descendait les lacs vers la branche Windy du lac Tagish sur le vapeur *Kilbourne* à environ 50 milles, il remarqua qu'à aucun moment de la traversée il ne se trouva à moins de 200 pieds d'un bateau, d'une toue ou d'un canot[3]. Quelques mois seulement auparavant, il n'y avait au lac Bennett qu'un voyageur par-çi par-là. Ce lac était maintenant couvert d'embarcations de toutes sortes, de la boîte construite à la main et qui réussissait à flotter, jusqu'aux bateaux et vapeurs préfabriqués qui avaient été assemblés proche des villes champignons maintenant désertées de Bennett et Lindeman ou dans les innombrables camps et anses sans nom des berges des lacs.

Comme une marée, la ruée se déversa sur le Yukon à la consternation de Steele qui voyait dans cette flottille étrange le potentiel d'un désastre:

> Quand on voit tous ces bateaux se lancer ensemble sur le fleuve, la plupart d'entre eux aux mains de gens complètement ignorants de...la navigation. Je décidai donc que chaque toue, canot ou autre soit enregistré et reçoive un numéro, et que l'on prenne le nom et l'adresse des occupants de chaque embarcation[4].

L'inspecteur Strickland, sous les ordres de Steele, commença à enregistrer et à délivrer un numéro à chaque embarcation, ainsi qu'à prendre le nom et l'origine de chacun des occupants en même temps qu'il touchait les droits de douane au poste de Tagish. On fit la même chose

au lac Bennett. Au cours de 1898 plus de 7000 embarcations, chacune transportant une moyenne de quatre passagers, furent enregistrées avant de recevoir le droit de continuer à descendre le fleuve Yukon[5].

Cet enregistrement des embarcations et de leurs passagers se révéla d'un grand intérêt pour la police surtout pour répondre aux nombreuses demandes provenant de tous les pays du monde au sujet de parents ou d'amis qui étaient au Yukon, ou pour avertir les héritiers légaux des infortunés qui mouraient au Klondike[6]. Au rapides White Horse, la plus dangereuse partie du fleuve, il se perdit 200 bateaux et 55 attirails de mineur durant le mois de juin 1898 seulement. Fort heureusement il n'y eut que quelques noyades[7].

De sa façon sévère, Steele ordonna que tout pilote expérimenté pour le passage du canyon Miles et des rapides White Horse s'enregistre auprès de la police. La liste fut ensuite affichée au bénéfice des argonautes. Il fut interdit aux femmes et aux enfants de descendre les rapides. Ceux-ci devaient contourner l'obstacle à pied. Ceux qui refusaient les services d'un pilote pour quelque raison que ce soit ne pouvaient se lancer dans les rapides que si la police avait fait l'inspection de leur embarcation. A tous ceux qui se plaignaient des règlements arbitraires, Steele n'avait qu'une seule réponse brutale:

> Il y a un grand nombre de vos concitoyens qui ont décidé que la Police à cheval devait faire les lois qui s'imposent. C'est ce que je fais et pour votre propre bien.[8]

En juin 1898, la première et la plus grosse vague de chercheurs d'or avait passé le poste de Tagish. Il n'en restait que quelque 2000 au lac Bennett. La Police à cheval du Nord-Ouest avait posté trois hommes au col Chilkoot. On pensait de plus que le poste du col White devait être rapproché de la voie ferrée qui petit à petit s'approchait du col. En juillet, la circulation vers le bas du fleuve avait beaucoup augmenté bien que l'on s'attendît à une petite augmentation au cours du mois d'août puisqu'il y aurait des retardataires qui voudraient arriver à Dawson avant l'arrivée de l'hiver[9]. Il n'y avait plus ce climat d'urgence qui caractérisait la ruée. Au cours de l'hiver 1898-1899, le chemin de fer du col White et du Yukon atteignit le sommet et commença la descente vers le lac Bennett. Bien que le téléphérique du col Chilkoot, en exploitation depuis le printemps 1898, continuât de faire passer le col aux marchandises et que quelques hommes continuassent de gravir la pente escarpée, ce n'était plus nécessaire. Le col Chilkoot était déjà moribond. Pendant ce temps la ruée s'étiolait. En 1899, 5221 personnes franchirent le poste du lac Tagish alors que seulement 4000 le firent en 1900 jusqu'au mois de septembre[10]. La fin de la construction du chemin de fer jusqu'à Whitehorse, en 1900, et le démantèlement du téléphérique inutile du Chilkoot, mit fin à cette piste légendaire. Même les agents si vigilants de la Police à cheval du Nord-Ouest abandonnèrent leur poste en juillet 1900 sans intention d'y retourner[11].

Le saga du Chilkoot se termina aussi étrangement qu'elle avait commencé. A l'automne, un groupe d'investisseurs de Juneau et Dyea, connus sous le nom de "Chilkoot Pass Railway Company", avaient conçu un plan pour revitaliser la ville moribonde de Dyea. Ils avaient l'intention de construire une voie ferrée au travers du col Chilkoot

afin de faire concurrence au chemin de fer du col White. On devait construire une voie ferrée jusqu'aux Scales où l'on creuserait un tunnel au travers de la montagne au coût de 250 000 $. Les études préliminaires étaient terminées et l'on se protégea des spéculateurs en enregistrant l'emplacement du tunnel comme concession minière, auprès des autorités américaines compétentes[12]. En septembre, un petit groupe d'hommes arriva aux Scales et sous l'oeil de la Police à cheval juchée sur le sommet, commencèrent à construire plusieurs bâtiments. En secret, les 25 à 30 hommes assemblèrent les moteurs et compresseurs des marteaux piqueurs et empilèrent des caisses de poudre explosive dans le but de forer un tunnel de 10 pieds de large et de 12 pieds de haut et d'un quart de mille de long sous les fameuses "marches d'or".

Les travaux devaient commencer le 29 septembre, le long du droit de passage qui cheminait dans la vallée de la Taiya[13], mais dès le début, la compagnie fut affectée par une mauvaise organisation et un manque de capital[14]. Ainsi, en juillet de 1900, après une année de progrès médiocres, l'entreprise fut réorganisée et la Chilkoot Pass Railway Company fut incorporée à la Lynn Canal Shore Line Company. Le plan de base fut révisé afin de prolonger la ligne de Dyea à Skagway, et du col Chilkoot jusqu'à Bennett[15]. Ce n'est pas en faisant des plans plus ambitieux que l'entreprise en devint plus solide. Elle fut bientôt dissoute et ne laissa que quelques rares preuves de son existence éphémère. Sa mort entraîna avec elle dans l'oubli toute cette brillante histoire.

En réalité la place du col Chilkoot dans l'histoire avait été réservée bien avant que ne commençât la ruée vers l'or. C'était une des routes principales de commerce des Indiens tlingits, et c'est seulement lorsque les prospecteurs et trafiquants européens et américains eurent besoin d'une voie d'accès plus courte vers le Yukon que les Indiens durent lâcher leur contrôle au cours des années 1880. A partir de ce moment, l'emploi de la piste augmenta constamment. Alors que la majorité était des prospecteurs d'or, il y eut aussi un petit nombre d'observateurs scientifiques et militaires qui comme William Ogilvie et Frederick Schwatka, escaladèrent et ensuite décrivirent, le trajet ardu par les cols du sud vers l'intérieur. Ces descriptions servirent aux journalistes et aux auteurs de guides à encourager les chercheurs d'or et, bien avant que ne commence la ruée, la réputation inquiétante du col Chilkoot laissait présager du prix à payer pour se rendre aux terrains aurifères du Klondike.

Les routes de transport vers le Yukon avaient donc été tracées bien avant le déluge humain de 1898. Bien avant qu'on ne franchisse le Chilkoot, les négociants de la Compagnie de la baie d'Hudson s'étaient rendus jusqu'au Yukon par les cours d'eau de l'est. Toutefois les pistes venant de l'est étaient à peine praticables et ne furent que rarement utilisées par les chercheurs d'or. C'était au contraire la longue remontée du fleuve par St. Michael en Alaska qui avait leur faveur. Mais cette route était soumise à l'efficacité des vapeurs circulant sur le bas Yukon au cours d'une brève saison de navigation. Elle était préférable à la piste Chilkoot pour le transport des gros tonnages nécessaires à l'alimentation de toute la population de la pré-ruée, éparpillée dans le Yukon. Cette population dépendait presque entièrement de la nourriture "importée", et l'augmentation de la

population après 1896 augmenta les difficultés inhérentes à cette route. Même l'accroissement du nombre des vapeurs qui la sillonnaient ne parvint pas à alimenter la population en constante expansion. En fin de compte, il y eut au Yukon des dangers de famine. Au début de la ruée il y avait plusieurs routes disponibles pour ces hordes impatientes. Bien que certaines routes autres que celles partant du canal Lynn, comme celle de la rivière Stikine et celle de St. Michael, aient été acceptables, il y en avait d'autres qui ne l'étaient pas. La promotion par divers intérêts commerciaux de la piste d'Edmonton et de celle de Valdez était folle et inconsidérée, à un point qui s'approchait de la négligence criminelle. En dépit des prétentions des autres routes d'accès et de la mauvaise réputation de la piste Chilkoot, la majorité des chercheurs d'or se rendirent à la tête du canal Lynn principalement parce que les deux pistes disponibles à cet endroit étaient les plus courtes en temps et en distance pour atteindre les terrains aurifères.

La masse de monde et de fret qui passa au travers les cols encouragea l'établissement d'un réseau de transport plus élaboré. La menace de famine de l'hiver 1897-1898 y ajouta une note d'urgence. Pour remplacer les porteurs indiens, il y eut la route de terre de Brackett au col White et le téléphérique au col Chilkoot. Tous deux furent par la suite remplacés par le chemin de fer du col White qui l'emporta sur tous les autres moyens de transport, jusqu'à la construction de l'autoroute de l'Alaska dans les années 1940. Bien que la ruée vers l'or n'ait pas décidé du tracé du réseau de transport du Yukon, elle donna plus d'importance à celui existant, surchargea pour une saison, la route la plus évidente et incita à développer une superstructure permettant un déplacement plus rapide. Tout cela se passa en particulier entre les années 1897 et 1900.

Cette ruée mit l'accent sur quelques problèmes pour le gouvernement canadien. Le premier d'entre eux fut celui de la souveraineté nationale sur un territoire éloigné, immense, peuplé de quelques gens ici et là, et situé à l'autre bout du continent par rapport au siège du gouvernement à Ottawa. L'augmentation des activités dans le Yukon incita le gouvernement à y dépêcher en 1894, un détachement de la Police à cheval du Nord-Ouest pour servir de force policière, de représentant du gouvernement et de symbole de la souveraineté canadienne dans ce district. C'était là un rôle familier pour ce corps de police. Le développement hâtif du Yukon qui devint en 1898 une entité par lui-même, est illustré par l'augmentation des effectifs de la Police du Nord-Ouest dans les postes du Yukon. Le premier détachement s'établit au fort Constantine proche des terrains aurifères de Forty Mile, à la frontière de l'Alaska. Plus tard les quartiers généraux se déplacèrent vers Herchmer près de Dawson, alors que les activités minières se concentraient sur la rivière Klondike. Cette incroyable ruée vers l'or du Klondike obligea la Police du Nord-Ouest à occuper la totalité de la vallée du Yukon. Une frontière internationale contestée et un afflux immense d'Américains, incitèrent Clifford Sifton, ministre de l'Intérieur, à prendre une décision courageuse et brutale pour protéger les intérêts canadiens. L'occupation des sommets des cols Chilkoot et White par la force policière bien armée, en février 1898, établit dans les faits la frontière entre l'Alaska et la Colombie-Britannique. Le Canada fut amèrement désappointé par la décision du tribunal

international des frontières quand celui-ci en 1903 donna raison aux prétentions américaines. Toutefois, la frontière établie par la police resta la même. Finalement la ruée vers l'or du Klondike de 1897-1898 força le gouvernement canadien à prendre le contrôle du Yukon, et c'est la Police, corps para-militaire, qui fut chargée de cette mission. Fidèles à leur réputation grandissante, les policiers à la veste écarlate ont rempli leur rôle avec habileté et parfois avec héroïsme. Si la ruée vers l'or motiva le gouvernement canadien, elle offrit également au secteur commercial un attrait économique pour installer une infrastructure de transport à partir du sud du Yukon, qui par la suite forma la base du développement du Yukon.

La ruée vers l'or du Klondike fut la dernière grande ruée vers l'or bien que quelques chercheurs d'or soient repartis aussi vite qu'ils étaient venus pour se rendre aux gisements de Nome et de Fairbanks en Alaska. L'inaccessibilité du fleuve Yukon et la dépression économique des années 1890 qui entraîna des hordes sans précédent vers le fabuleux Klondike, contribuèrent à faire naître une légende.

NOTES

Découverte et exploration du Yukon

1 Clarence C. Hulley, Alaska: Past and Present (Portland, Binfords and Mort, 1970), p. 43-53. Vitus Bering avait été nommé, en 1724, commandant de la première expédition au Kamchatka visant à déterminer la nature de la connection, si il y en avait une, entre la Russie et l'Amérique. L'expédition traversa la Sibérie jusqu'au fleuve Kamchatka, construisit le vaisseau Gabriel et fit voile en 1728. Moins d'un mois après le départ alors qu'il longeait la côte vers le nord celle-ci tourna brutalement vers l'ouest. Bering continua cap au nord jusqu'à 67 degrés 18 minutes de latitude nord et retourna au Kamchatka convaincu d'avoir accompli sa mission. L'année suivante, Bering fit voile vers l'est et vers l'Amérique mais dut abandonner son voyage avant d'avoir vu la terre. Ce manque de renseignement et les nouvelles de la découverte d'une grande terre à l'est de la Russie affectèrent la réputation de Bering et sa position auprès du gouvernement.

Il y eut néanmoins un virement des choses et il reçut le commandement de la seconde expédition au Kamchatka. En 1741, deux vaisseaux, le St. Paul commandé par le lieutenant Chirikof et le St. Peter commandé par Bering, quittèrent la côte russe. Peu de temps après le départ, Bering et Chirikof se trouvèrent séparés. Chirikof découvrit les terres de l'archipel Alexander et trouva le port de Sitka en juillet 1741, mais après avoir perdu plusieurs hommes et ses deux chaloupes, il retourna en Russie sans avoir revu ni Vitus Bering ni le St. Peter. Pendant ce temps Bering qui avait fait cap au nord-est, avait vu une montagne qu'il nomma St. Elias. Lors du long voyage de retour, l'expédition entravée par des tempêtes, du brouillard et l'équipage souffrant du scorbut, ils durent accoster sur une petite île sans nom où ils passèrent l'hiver de 1741-1742. Bering mourut et fut enterré dans l'île que, plus tard, l'on baptisa de son nom. L'équipage retourna en Russie dans un vaisseau rafistolé à partir des restes de l'épave du St. Peter. Il portait dans ses cales une riche cargaison de peaux de loutre de mer et d'autres fourrures.

2 Pierre Berton, Klondike: The Last Great Gold Rush 1896-1899, éd. rév. (Toronto, McClelland and Stewart, 1972), p. 4. Le comte Alexander Baranov n'était pas intéressé par une ruée vers l'or et Berton raconte la légende que tout ivrogne russe qui parlait de l'or était puni de mort par le comte en sa qualité de chef de la compagnie russo-américaine.

3 George M. Dawson, Report on an Exploration in the Yukon District, N.W.T. and Adjacent Northern Portion of British Columbia, 1897 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898), p. 14. Les Russes nommaient ce fleuve "Kwikhpak", nom qui fut utilisé durant les années 1830

pour la partie basse du fleuve. Plus tard en 1846, John Bell de la Compagnie de la baie d'Hudson l'appela Yukon mais seulement du confluent de la rivière Porcupine.

4 Svetlana G. Fedorova, The Russian Population in Alaska and California, Late 18th Century - 1897 (Kingston [Ont.], Limestone Press, 1973), p. 141.

5 L.A. Zagoskin, Lieutenant Zagoskin's Travels in Russian America 1842 -44 (Toronto, University of Toronto Press, 1967).

6 Kalervo Oberg, The social economy of the Tlingit Indians (Seattle, University of Washington Press, 1973), p. 105.

7 "Un soir, tôt en août, alors que plusieurs de ces Indiens étaient autour de nous, nous entendîmes un fracas de cris et de coups de feu du côté de la Lewes. Les Indiens nous expliquèrent le mieux qu'ils purent qui étaient les étrangers (c'était des Chilcats) [sic]... Les Chilkats sont des Indiens de la côte du canal Lynn et depuis longtemps ils font le troc avec les Indiens de cette partie; et les seuls articles de l'extérieur - quelque soit leur qualité - que ces pauvres Indiens obtenaient par commerce leur venaient des Chilcats". Campbell écrivit ceci durant l'été de 1848. D'après une citation de A. Wright dans Prelude to Bonanza (Sidney [C.-B], Gray's Publishing, 1976), p. 61, tirée de Robert Campbell, Two Journals of Robert Campbell (Seattle, John W. Todd fils, 1951), p. 82-83.

8 Yukon Archives, Manuscript Coll., Box XI, F, 10, Michael S. Gates, Analysis of Coastal - Interior Trading Relationships in Northwest America, p. 7.

9 Ibid., p. 9.

10 Kalervo Oberg, op. cit., p. 108.

11 George M. Dawson, op. cit. p. 14-17. Lorsque Robert Campbell pénétra au Yukon par l'ouest, il descendit un cours d'eau qu'il nomma Pelly jusqu'au confluent avec une rivière plus petite qui coulait vers le sud et qu'il nomma Lewes. Il trouva plus tard que la Lewes était en réalité le même cours d'eau que John Bell avait nommé Yukon. Cette dernière appellation abroge celle de Campbell. George Dawson donne les détails de la confusion créée par l'exploration de ce fleuve par Bell, Campbell et plusieurs autres cartographes.

12 Cité dans A. Wright, op. cit., p. 71, selon une lettre de James Anderson à Donald Ross, établissement de la rivière Red, datée au fort Simpson le 11 mars 1852. James Anderson déplora l'état misérable des affaires au fort Selkirk de Campbell. Les Chilkats ont "tout détruit" et pour aggraver les choses, ils continuèrent de vendre moins cher que la Compagnie de la baie d'Hudson. Il était difficile de ravitailler ce poste, les comptes étaient mal tenus, la discipline était lâche et les revenus "décourageants". Anderson conseilla d'abandonner cet emplacement en faveur d'un autre, plus en aval sur le fleuve mais plus loin aussi des Chilkats.

13 A. Krause, The Tlingit Indians (Seattle, University of Washington Press, 1956), p. 137. Krause observa que durant l'hiver 1881-1882 une bande d'Athabascains passèrent le col avec un chargement de fourrures à vendre. Les Chilkats prirent grand soin de ne laisser passer qu'un seul Athabascain, parent par le sang avec un des chefs chilkats, afin de faire du commerce avec les négociants blancs. Ainsi ils gardaient leur situation d'intermédiaires.

14 George M. Dawson, op. cit., p. 14-17. Dawson décrit la confusion de la nomenclature du Yukon, de la Pelly et de la Lewes provenant des explorations de Robert Campbell et de John Bell sur les cartes publiées.
15 A. Wright, op. cit., p. 41.
16 George M. Dawson, op. cit., p. 15.
17 Ibid.
18 A. Wright, op. cit., p. 59.
19 Ibid., p. 61.
20 Ibid., p. 62-64. Campbell fut bien content de savoir que son message avait bien été délivré au capitaine Dodd sur la côte du Pacifique. Le gouverneur de la Compagnie russo-américaine à Sitka en fut avisé et donna des instructions au personnel des postes de traite pour que Campbell et ses compagnons soient bien reçus s'ils arrivaient.
21 Cité dans A. Wright, op. cit., p. 69, tiré de Robert Campbell, op. cit., p. 96-98.
22 A. Wright, op. cit., p. 70.
23 Ibid., p. 70-71.
24 Pierre Berton, op. cit., p. 4.
25 Cité mais pas identifié, dans William Ogilvie, Early Days on the Yukon (Ottawa, Thornburn & Abbott, 1913), p. 86.
26 A. Wright, op. cit., p. 123.
27 Ibid., p. 127.
28 Ibid., p. 123.
29 Selon A. Krause, op. cit., p. 137, la tribu chilkat des Tlingits se servait du col Chilkat quelque peu à l'ouest du col Chilkoot. La tribu chilkoot des Tlingits ne se servait que du col Chilkoot. Il est donc possible, à la lumière des observations de Krause, que la lettre que Campbell confia aux Chilkats passa le col Chilkat pour se rendre sur la côte ouest. Les références actuelles sur l'usage des cols par les groupes respectifs d'Indiens portent à confusion puisque les termes Chilkat et Chilkoot sont souvent utilisés pour décrire généralement tous les Indiens tlingits de la tête du canal Lynn.
30 A. Wright, op. cit., p. 133.
31 L.A. Beardslee, Reports of Captain L.A. Beardslee, U.S. Navy, Relative to Affairs in Alaska (Washington, Government Printing Office, 1882), p. 60.
32 Ibid.
33 Ibid., p. 64. L'emploi de la mitrailleuse Gatling destiné à impressionner les Indiens, c'est-à-dire d'emploi d'une diplomatie violente, soulève une question intéressante. La seule source de l'auteur, un extrait du rapport du lieutenant E.P. McClelland publié dans le Report de Beardslee voudrait indiquer que le chef chilkat, Klotz-Kutch, était plus intéressé à accueillir les mineurs parmi les siens qu'impressionné par la force de la marine américaine.
34 Ibid., p. 65.
35 Clarence C. Hulley, op. cit., p. 225.
36 George M. Dawson, op. cit., p. 180.
37 A. Wright, op. cit., p. 137.
38 George M. Dawson, op. cit., p. 180.

39 A. Wright, op. cit., p. 137.
40 William H. Dall, Alaska and Its Resources (Boston, Lee and Sheppard, 1870).
41 Ibid., carte "Alaska et territoire environnant".
42 Ibid., p. 429.
43 Ibid., p. 271.
44 A. Krause (op. cit.), publia d'abord en allemand mais par la suite publia, dans les journaux scientifiques contemporains, des articles sur son travail dans la région nord-ouest du Pacifique.
45 George M. Dawson, op. cit., p. 180.
46 Morgan B. Sherwood, Exploration of Alaska 1865 - 1900 (New Haven, Yale University Press, 1965), p. 77.
47 Cité dans Morgan B. Sherwood, op. cit., p. 100.
48 Frederick Schwatka, Along Alaska's Great River (New York, Cassell and Co. Ltd., 1895), p. 62.
49 Edwin C. Bearss, Proposed Klondike Rush National History Park, Historic Resource Study (Washington, Office of Historic Architecture, National Park Service, 1970), p. 13.
50 Schwatka ignorait l'existence du nom "col Chilkoot" et baptisa le col en l'honneur du colonel J. Perrier de la Société géographique française. Ce nom ne fut pas contesté.
51 Frederick Schwatka, op. cit., p. 83-84.
52 Ibid., p. 88.
53 Ibid., p. 90.
54 Ibid., p. 95.
55 Ibid., p. 95-96.
56 Schwatka appela "Payer Rapids" la petite rivière qui joint les lacs Lindeman et Bennett. Il nomma la piste qui la longe "Payer Portage" en l'honneur du lieutenant Payer de l'expédition austro-hongroise de 1872-1874.
57 Schwatka nomma "Iron-capped Mountains" la chaîne escarpée que l'on appelle maintenant la chaîne Bennett. Il donna le nom de "Bennett" au lac en l'honneur de James Gordon Bennett, un personnage bien connu dans les milieux de la recherche géographique de l'Amérique.
58 Frederick Schwatka, op. cit., p. 105.
59 Ibid., p. 110. Le lac Nares tire son nom de Sir George Nares.
60 Ibid., p. 114. Le nom "Bove" choisi par Schwatka pour le grand lac, venant de son ami de la marine italienne le lieutenant Bove, ne fut employé plus tard par George M. Dawson que pour l'île située à l'embouchure de la branche Windy. Dawson le changea et donna à ce lac le nom de Tagish en l'honneur des indiens qui vivaient là.
61 Schwatka ne donna pas de nom à la rivière Tagish, c'est-à-dire aux neuf milles de rivière qui joignent les lacs Tagish et Marsh. La branche Taku, épelée "Tahko" par Schwatka, s'applique au lac de 60 milles de long qui s'étend au sud du lac Tagish jusque dans le nord de la Colombie-Britannique.
62 C'est le professeur O.C. Marsh des États-Unis qui donna son nom au lac Marsh. Les mineurs l'appelaient le lac "Mud" en raison de sa faible profondeur. Même maintenant on pense que son nom vient de sa profondeur. (N. d. t.: "Marsh" en anglais signifie marais, marécage.)
63 Schwatka décida que le cours d'eau qui s'écoulait du lac Marsh était

le fleuve Yukon alors que Robert Campbell l'avait déjà nommé Lewes. Avant le passage de Schwatka, le nom de Yukon ne s'appliquait qu'à la partie du fleuve en aval du confluent avec la rivière Pelly. Le choix de Schwatka persista en dépit des objections faites par d'aussi hautes autorités que W.M. Dawson. Au cours de la ruée, le nom de Lewes était souvent utilisé sur les cartes.

64 Frederick Schwatka, op. cit., p. 165.
65 Ibid., p. 166.
66 Ibid., et du même auteur, A Summer in Alaska (St. Louis, J.W. Henry, 1894).
67 George M. Dawson, op. cit., p. 6.
68 William Ogilvie, Information respecting the Yukon district from Reports of W. Ogilvie (D.L.S.) and from other sources (Ottawa, Dept. of the Interior, 1897), p. 11.
69 "Les Indiens n'ont absolument pas de coeur. Ils ne s'aideront pas les uns les autres à moins d'être payés; s'ils ne le font pas entre eux ils le font encore moins pour les Blancs. Il y avait un Indien que j'avais aidé à porter son sac. Je lui demandai de me faire traverser un petit ruisseau dans son canot. Après la traversée il me demanda de le payer. Je lui donnais 50 cents. Un autre arriva prétendant que ce canot était le sien. Afin de voir ce qui allait se passer je lui donnai la même somme. Il y en eut immédiatement trois ou quatre autres qui prétendirent que le canot leur appartenait. Je les renvoyai en les bénissant, et décidai de patauger au travers du prochain ruisseau." (Ibid., p. 11.)
70 Ibid., p. 12.
71 Ibid., p. 14.
72 Ibid. Ogilvie détermina l'altitude du lac Lindeman à l'aide de lectures d'un anéroïde portatif. Selon ces lectures le lac était à 1237 pieds plus bas que le col Chilkoot. Le calcul de l'élévation des angles de dépression observés, le fixait à 1354 pieds plus bas que le sommet. La différence est due à l'altitude de l'endroit, aux changements rapides de température et aux conditions atmosphériques.
73 Ibid., p. 12.
74 A. Wright, op. cit., p. 190.
75 William Ogilvie, Information [...], p. 12.
76 Ibid., p. 14.
77 Ibid., p. 15.
78 A. Wright, op. cit., p. 198.
79 William Ogilvie, Information [...], p. 51-54.

De l'or dans le Yukon, 1887-1896

1 A. Wright, Prelude to Bonanza (Sidney [C.-B.], Gray's Publishing, 1976), p. 161.
2 William Ogilvie, Early Days on the Yukon (Ottawa, Thornburn & Abbott, 1913), p. 108.
3 Ibid., p. 11.
4 Ibid., p. 112.
5 Ibid.
6 A. Wright, op. cit., p. 247.
7 William Ogilvie, op. cit., p. 113.

8 A. Wright, op. cit., p. 267.
9 A. Walden, A Dog Puncher on the Yukon (New York, Houghton Mifflin, 1928), p. 6.
10 William Ogilvie, op. cit., p. 124.
11 Ibid., p. 115-134. Cette version de la découverte controversée de l'or du Klondike est tirée du livre Early Days on the Yukon de William Ogilvie. Ogilvie qui portait une attention méticuleuse aux détails, obtint par ses interviews personnelles avec tous les participants, une somme de preuves convaincantes. Selon lui, c'est Bob Henderson qui doit être considéré comme le découvreur du Klondike puisque c'était sa prospection et sa découverte qui décidèrent George Carmack ainsi que d'autres à prospecter les ruisseaux en juillet et aout de 1896. Malheureusement la suite des événements ne laissa à Henderson qu'une concession ordinaire alors que Carmack, mineur d'occasion, gagna beaucoup sur une double concession de découverte.
12 William Ogilvie, Information respecting the Yukon District from reports to W. Ogilvie (D.L.S.) and from other sources (Ottawa, Dept. of the Interior, 1897), p. 58.
13 Canada, Parlement, "Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, Appendix DD, Report on the Yukon Detachment", tiré des Sessional Papers, 1897 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1897), p. 234.
14 William Ogilvie, Information respecting the Yukon District [...], p. 55.
15 Ibid., p. 55-56.
16 Ibid., p. 58.
17 Pierre Berton, Klondike; The Last Great Gold Rush 1896-1899, éd. rév. (Toronto, McClelland and Stewart, 1972), p. 90.
18 Cité dans Pierre Berton, op. cit., p. 98, tiré du Post Intelligencer (Seattle), 17 juil. 1897.
19 Cité dans Pierre Berton, op. cit., p. 101, tiré du Herald (New York), 15 juil. 1897.
20 Pierre Berton, op. cit., p. 105.
21 Edwin C. Bearss, Proposed Klondike Gold Rush National Historical Park, Historic Resource Study (Washington [D.C.], Office of Historic Architecture, National Park Service, 1970), p. 50.
22 Conkey Company, Official guide to the Klondike Country and the gold fields of Alaska (Chicago, Wabash Publishing, 1897).
23 Chicago Record, Klondike- The Chicago Record's Book for gold seekers (Toronto, Wm. Briggs, vers 1897).
24 Conkey Company, op. cit., p. 30.
25 William Ogilvie, The Klondike Official Guide (Toronto, Hunter Rose, 1898), p. 136.
26 Pierre Berton, op. cit., p. 190.
27 Ibid., p. 137.
28 Ibid., p. 201-204.
29 Ibid., p. 205-207.
30 Joseph Ladue, Klondike Facts (New York, American Technical Book Co., 1897), p. 30.
31 Tappan Adney, The Klondike Stampede of 1897-1898 (New York, Ye Galleon Press, 1968), p. 17-18.

32 Canada, Parlement, "Report of the North-west Mounted Police 1898, Part II, Instructions to, and diary of Inspector J.D. Moodie in charge of patrol from Edmonton to the Yukon, 1897", tiré des Sessional Papers, 1899 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899).
33 Pierre Berton, op. cit., p. 208.
34 British Columbia Provincial Archives, Manuscript Coll. Norman Lee, "A Klondike Tragedy of '98", s.d.

La piste de la ruée vers l'or, 1896-1897

1 William Ogilvie, The Klondike Official Guide (Toronto, Hunter Rose, 1898), p. 115.
2 Pierre Berton, Klondike, The Last Great Gold Rush 1896-1899, éd. rév. (Toronto, McClelland and Stewart, 1972), p. 239.
3 Ibid.
4 Edwin C. Bearss, Proposed Klondike Gold Rush National Historical Park, Historic Resource Study (Washington, Office of Historic Architecture, National Park Service, 1970), p. 53.
5 William Ogilvie, op. cit., p. 115.
6 Ibid., p. 116.
7 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 53.
8 William Ogilvie, op. cit., p. 116.
9 Ibid.
10 Ibid.
11 Ibid., p. 117.
12 Ibid.
13 Ibid.
14 Cité dans Edwin C. Bearss, op. cit., p. 108, tiré du Post Intelligencer (Seattle), 13 oct. 1897.
15 "MM. Healy et Wilson, trafiquants à Dyea, avaient tracé plusieurs années auparavant une piste de portage de leur poste de traite jusqu'au camp Sheep. Cela est maintenant en bon état pour ce pays. J'ignore quels sont les droits qu'ils invoquent mais je n'ai pas entendu dire qu'ils empêchaient le public de l'emprunter, tout au moins en ce qui regarde les mineurs." (William Ogilvie, op. cit., p. 116.)
16 Pierre Berton, op. cit., p. 135. Le 26 juillet 1897, l'entreprenant capitaine Moore se trouva inondé par la ruée vers l'or. La foule de gens qui déferlait ignora complètement sa concession de 160 acres. Ses protestations ne furent même pas entendues par les nouveaux habitants de Skagway. Son recours à la loi ne lui accorda que 25 % de la valeur estimée des lots situés sur son terrain, et cela quatre ans plus tard. Moore ne souffrit pas financièrement de la ruée puisque le revenu de son quai en fit un homme riche.
17 William Ogilvie, op. cit., p. 114.
18 Cité dans Edwin C. Bearss, op. cit., p. 83, tiré du Post Intelligencer (Seattle), 13 oct. 1897.
19 William Ogilvie, op. cit., p. 115.
20 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 83.
21 William Ogilvie, op. cit., p. 115.
22 La nomenclature de cette partie du pays n'avait pas été terminée, et un grand nombre de mineurs et de voyageurs continuaient d'appeler le cours d'eau qui coule du lac Marsh jusqu'au confluent de la Pelly du

nom donné par Robert Campbell c'est-à-dire "Lewes". Ce nom se rencontre fréquemment en légende des photographies et sur les cartes d'un grand nombre de récits de voyages publiés.

23 Arthur T. Walden, A Dog Puncher on the Yukon (New York, Houghton Mifflin, 1928), p. 3.

24 Ibid., p. 4.

25 Ibid., p. 8.

26 Ibid., p. 20.

27 Ibid.

28 Le livre de Walden ne fut pas publié avant 1928 et dans de nombreux cas on peut douter de la chronologie des événements. Il est certain que les pilotes étaient disponibles en 1897, ce qui l'est moins c'est si le traffic au cours de l'été de 1896 a contribué à l'établissement d'un service de pilotes. Walden est un des rares chercheurs d'or, arrivé au Yukon avant la ruée, qui mentionne un service de pilotes dès le printemps de 1896.

29 Josiah E. Spurr, Through the Yukon Gold Diggins, a narrative of personal travel (Boston, Eastern Publishing, 1900), p. 25.

30 Ibid., p. 23-25.

31 Ibid., p. 39-40.

32 Ibid., p. 41.

33 Ibid., p. 42.

34 Ibid., p. 73.

35 Ibid., p. 81.

36 Ibid., p. 91-92.

37 Ibid., p. 94.

38 Il faut bien remarquer que le groupe de Secretan quitta Ottawa au début de 1897 bien avant que la nouvelle qu'il y avait de l'or sur le Portland et l'Excelsior n'ait été diffusée dans le pays, et qu'en plus il savait où se trouvaient les terrains aurifères du Klondike.

39 J.H.E. Secretan, To Klondike and Back (Londres, Hurst and Blacett, 1898), p. 34-35.

40 Ibid., p. 26.

41 Ibid., p. 41.

42 Ibid., p. 43.

43 Ibid., p. 48.

44 C'est là, apparemment un amusement sans danger mais il conduit au suicide ou à la folie. Un homme se tient debout sur la bille alors que l'autre est en-dessous. La scie est poussée de haut en bas et de bas en haut le long d'une ligne tracée à la craie. On arrête le travail quand les poumons de celui du bas sont remplis de sciure. (C'est là une façon intéressante et quelque peu ironique de décrire le sciage de long. Ibid., p. 63.)

45 Ibid., p. 64-65.

46 Ibid., p. 71.

47 Ibid., p. 86-88.

48 Ibid., p. 83.

49 Ibid., p. 91.

50 Edward B. Lung, Black Sand and Gold, as told to Ella Lung Martinsen (New York, Vintage Press, 1956), p. 13-20.

51 Ibid., p. 22.

52 Ibid., p. 37.
53 Ibid., p. 38.
54 Ibid., p. 43. Lung et ses partenaires purent descendre les rapides connus parmi les mineurs sous le nom de rivière "One Mile". Plus tard durant la ruée, le bateaux étaient guidés à la longe à partir du bord. Il est possible que les fortes eaux du printemps faisaient que les rapides étaient moins dangereux.
55 Ibid., p. 64.
56 Ibid., p. 65.
57 Ibid., p. 66-67.
58 Robert C. Kirk, Twelve Months in the Klondike (Londres, William Heineman, 1899), p. 34.
59 Tappan Adney, The Klondike Stampede of 1897-1898 (New York, Ye Galleon Press, 1968), p. 34.
60 Ibid., p. 35.
61 Ibid., p. 38.
62 Ibid., p. 41.
63 Ibid., p. 44.
64 Ibid., p. 46.
65 Ibid., p. 48.
66 Ibid., p. 74.
67 Ibid., p. 76.
68 Ibid., p. 83.
69 Ibid., p. 99.
70 Ibid., p. 107.
71 Ibid., p. 109.
72 Ibid., p. 114.
73 Ibid., p. 112-114.
74 Ibid., p. 115.
75 Ibid., p. 117-118.
76 Ibid., p. 19.
77 Ibid., p. 120.
78 Ibid.
79 Ibid., p. 121-124.
80 Canada, Parlement, "Return to address of the Senate dated the 17th March, 1898, for copies of all letters and reports received by the Government or any departments thereof, from Commissioner Walsh, while on his way to the Yukon District", dans Sessional Papers, 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898), p. 11.
81 Ibid., p. 13.

La Police à cheval du Nord-Ouest au Yukon

1 L'évêque William Carpenter Bompas fut nommé en 1892, premier évêque de Selkirk, le diocèse anglican le plus éloigné. Plus tard on appela ce diocèse du nom de Yukon. L'évêque arriva à Forty Mile le 4 août 1892.
2 Canada, Archives publiques (ci-après APC), RG18, vol. 89, dossier 97-94, surintendant général adjoint aux Affaires indiennes à White, 26 août 1893.
3 APC, RG18, vol. 89, dossier 97-94, Bompas au surintendant général adjoint aux Affaires indiennes, 9 mai 1893.
4 APC, RG18, vol. 89, dossier 97-94, "Report of a Committee to the Privy Council", 29 nov. 1893.

5 APC, RG18, vol. 89, dossier 97-94, "An Ordinance To Further Amend The Liquor Licence Ordinance, 1891-1892", 16 sept. 1893.
6 APC, RG18, vol. 100, dossier 17-95, "Report of a Committee of the Privy Council", 26 mai 1894. L'inspecteur Charles Constantine est nommé commissaire de la Police dans les Territoires du Nord-Ouest.
7 Ibid.
8 Samuel B. Steele, Forty Years in Canada (New York, Dodd, Mead, 1815), p. 288. Steele suggère qu'Ottawa porte également attention aux plaintes formulées par la North American Trading and Transportation Company concernant les agissements arbitraires des mineurs.
9 Canada, Parlement, "Annual Report of Inspector C. Constantine, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1894" (ci-après "Constantine 1894"), dans Sessional Papers, 1895 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1895), p. 70.
10 Ibid., p. 71.
11 Ibid., p. 76.
12 Ibid., p. 71.
13 Ibid., p. 77.
14 Ibid., p. 80.
15 Ibid., p. 81.
16 Ibid., p. 77.
17 Ibid., p. 75.
18 Ibid., p. 78-79.
19 Ibid., p. 81.
20 Ibid.
21 Ibid., p. 82.
22 Ibid., p. 83.
23 Ibid., p. 77.
24 Ibid., pp. 81-83.
25 Ibid., pp. 84-85.
26 APC, RG18, vol. 100, dossier 17-95, White à Kilvet, 22 mars 1895.
27 APC, RG18, vol. 100, dossier 17-95, Brown à Constantine, 9 fév. 1895.
28 Ibid.
29 Ibid.
30 APC, RG18, vol. 100, dossier 17-95, Brown à Constantine, 20 juin 1895.
31 APC, RG18, vol. 100, dossier 17-95, lettre circulaire n° 111 du Bureau du commissaire à toutes les divisions, 29 avril 1895.
32 Ibid.
33 APC, RG18, vol. 100, dossier 17-95, Herchmer à White, 25 mai 1895.
34 Ibid.
35 Canada, Parlement, "Supplementary Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force 1895" (ci-après "Constantine 1895"), dans Sessional Papers, 1896 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1896), p. 7.
36 Ibid., p. 8.
37 Ibid., p. 7.
38 Ibid., p. 10-14.
39 Canada, Parlement, "Report on the Yukon Detachment, Appendix DD, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force,

1896" (ci-après "Constantine 1896"), dans Sessional Papers, 1897 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1897), p. 232.
40 Samuel B. Steele, op. cit., p. 288.
41 "Constantine 1894", p. 82; "Constantine 1895", p. 13.
42 "Constantine 1896".
43 Canada. Parlement, "Annual Report of Superintendent C. Constantine, Commanding Yukon District, 1897, Appendix LL, Report of the Commissioner of North-West Mounted Police, 1897" (ci-après "Constantine 1897"), dans Sessional Papers, 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898), p. 308.
44 "Constantine 1896", p. 233.
45 "Constantine 1894", p. 12; "Constantine 1895", p. 82.
46 "Constantine 1896", p. 236.
47 "Constantine 1897", p. 307.
48 Ibid.
49 Ibid., p. 309.
50 Ibid., p. 307, 310.
51 APC, RG18, vol. 135, dossier 211-97, McIllree à Herchmer, 20 mai 1897.
52 Canada . Parlement, "Report of Trip To the Yukon by Inspector W.H. Scarth, Appendix K, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1898", dans Sessional Papers, 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898), p. 147.
53 Ibid., p. 150.
54 Ibid., p. 154-155.
55 APC, RG18, vol. 210, dossier 309-01, Rapport de la Police à cheval du Nord-Ouest dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon de 1894 à avril 1898.
56 APC, RG18, vol. 137, dossier 360-97, Hamilton à Weare, 30 avril 1897.
57 APC, RG18, vol. 137, dossier 372-97, McIllree à Herchmer, 22 mai 1897.
58 Canada, Parlement, "Extracts From Reports of Thos, Fawcett, D.T.S. Gold Commissioner for the Yukon District", dans Sessional Papers, 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898), p. 74.
59 APC, RG18, vol. 139, dossier 442-97 1re partie, mémo, White à Sifton, 21 juil. 1897.
60 Ibid., "Arrangement regarding the Yukon Territory", 27 juil. 1897.
61 Ibid., "Extract from a report of the Committee of the Honourable the Privy Council, approved by His Excellency on 29th July, 1897".
62 Ibid., Télégramme de White à Herchmer, 2 août 1897; Ibid., Lettre circulaire nº 249, McIllree à tous les officiers en commandement.
63 APC, RG18, vol. 139, dossier 442-97 2e partie, "Men of the Yukon Detachment"; APC, RG18, vol. 210, dossier 309-01, "North-West Mounted Police Strenght from 1894".
64 APC, RG18, vol. 139, dossier 432-97, 1re partie, McIllree à Herchmer, 2 sept. 1897.
65 APC, RG18, vol. 139, dossier 442-97, 2e partie, "Men of the Yukon Detachment".
66 "Constantine 1897", p. 308.
67 Canada, Parlement, "Annual Report of Inspector D.A.E. Strickland,

Appendix F, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police, 1898" (ci-après "Strickland 1898"), dans Sessional Papers, 1899 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899), p. 80. Le rapport de l'inspecteur Strickland commence par son départ de Vancouver le 21 août 1898 par Skagway jusqu'au poste Tagish. Il ne fait aucun doute qu'il y a erreur quant à la date, probablement que c'est là une erreur d'impression. Les lettres de Strickland à Herchmer (APC, RG18, vol. 139, dossier 432-97) indiquent qu'il était arrivé au poste de Tagish au moins en octobre 1897. Ainsi les événements décrits dans son rapport daté du 31 octobre couvrent la période du mois d'août 1897 au mois d'octobre 1898 et non tel que c'est imprimé.

68 Ibid., p. 80-81.

69 Ibid., p. 82.

70 APC, RG18, vol. 139, dossier 432-97, Strickland à Herchmer, 30 oct. 1897.

71 Ibid.

72 "Strickland 1898", p. 82.

73 J.W. Dafoe, Clifford Sifton in Relation to His Times (Toronto, MacMillan, 1931), p. 156.

74 Ibid., p. 156; Samuel B. Steele, op. cit., p. 290.

75 J.W. Dafoe, op. cit., p. 157-159.

76 Canada. Parlement, "Instructions to, and diary of, Inspector J.D. Moodie in charge of patrol from Edmonton to the Yukon, 1897, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1898, Part II", dans Sessional Papers, 1899 (Ottawa, Imprimeur de la reine); Canada. Parlement, "A. St. Cyr, D.L.S. Exploration of Country between Stikine River and mouth of Teslin River", dans Sessional Papers, 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898).

77 Canada. Parlement, "Return of an address of the Senate dated 17th March, 1898, for copies of all letters and reports received by the Government or any department thereof, from Commissioner Walsh, while on his way to the Yukon District", (ci-après "Rapport du commissaire Walsh, 1897"), dans Sessional Papers, 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898), p. 21.

78 "Strickland 1898", p. 82.

79 "Rapport du commissaire Walsh, 1897", p. 22.

80 William R. Morrison, "The Mounted Police on Canada's northern frontier, 1895-1940", Thèse de doctorat inédite, Université de Western Ontario, 1973), p. 58. La demande de Constantine d'augmenter les effectifs et la ruée de 1897-1898 vinrent à bout de l'inertie du gouvernement et les renforts vinrent au Yukon. A la fin de la ruée, les renforts arrivaient toujours en raison de l"élan" administratif. Un maximum de 300 hommes fut atteint en 1903, alors que la population du Yukon avait diminué tout comme les activités criminelles.

81 APC, RG18, vol. 141, dossier 626-97, Herchmer à Constantine, 7 fév. 1898; William Morrison, op. cit., p. 98-117.

82 Pierre Berton, Klondike; The Last Great Gold Rush, 1896-1899 (Toronto, McClelland and Stewart, 1972), p. 160-164.

83 "Rapport du commissaire Walsh, 1897", p. 21.

84 Ibid., p. 23.

85 Ibid., p. 25-30.
86 Canada, Parlement, "Report of Major J. Walsh, Annual Report of the Department of the Interior for the Year 1898", (ci-après "Rapport du commissaire Walsh, 1898"), dans Sessional Papers, 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899).
87 Ibid., p. 30-31; Samuel B. Steele, op. cit., p. 295.
88 "Rapport du commissaire Walsh, 1898", p. 31.
89 Sénat des États-Unis, "Relief of the Destitute in Gold Fields" par le capitaine D.H. Ray dans Compilation of Narratives of Explorations in Alaska Report n° 1023 (Washington, Government Printing Office, 1900).
90 Canada. Parlement, "Annual Report of Superintendant Z.T. Wood, Appendix A, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1898", (ci-après "Wood 1898"), dans Sessional Papers, 1899 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899), p. 31.
91 "Strickland 1898", p. 82.
92 Canada Parlement, "Annual Report of Inspector Belcher, Appendix G. Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1898", (ci-après "Belcher 1898"), dans Sessional Papers, 1899 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899), p. 88-89.
93 "Strickland 1898", p. 81-82.
94 "Belcher 1898", p. 88.
95 Ibid., p. 89-90.
96 Ibid., p. 89.
97 Ibid., p. 93.
98 Ibid., p. 93-94; Samuel B. Steele, op. cit., p. 298.
99 J.W. Dafoe, op. cit., p. 214-215.
100 Edgar McInnis, Canada; A Political and Social History (Toronto, Holt, Rinehart and Winston, 1947), p. 467-469.

La ruée vers l'or, 1898-1899

1 Edwin, C. Bearss, Proposed Klondike Gold Rush National Historical Park, Historic Resource Study (Washington, Office of Historic Architecture, National Park Service, 1970), p. 107.
2 Ibid.; Pierre Berton, Klondike, The Last Great Gold Rush 1896-1899 (Toronto, McClelland and Stewart, 1972), p. 237. Berton indique qu'on a déchargé jusqu'à huit millions de pieds de bois de planche par jour de divers bateaux comme le Colorado.
3 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 108; Pierre Berton, op. cit., p. 237.
4 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 105-106.
5 Ibid., p. 95.
6 Alexander Macdonald, In Search of El-dorado, A Wanderer's Experiences (Londres, T. Fisher Unwin, 1905), p. 3.
7 Pierre Berton, op. cit., p. 150-154; Edwin C. Bearss, op. cit. p. 182-197.
8 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 181.
9 Pierre Berton, op. cit., p. 338-349.
10 Canada. Parlement, "Report of Superintendent S.B, Steele Commanding North-West Mounted Police in the Yukon Territory, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1898" (ci-après "Steele 1898"), dans Sessional Papers, 1899 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899), p. 4.

11 Samuel B. Steele, Forty Years in Canada (New York, Dodd Mean, 1915), p. 296.
12 Ibid., p. 297; "Steele 1898", p. 4.
13 Samuel B. Steele, op. cit., p. 299.
14 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 123.
15 Pierre Berton, op. cit., p. 247.
16 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 127.
17 Ibid.; Pierre Berton, op. cit., p. 247. Il semble que Berton et Bearss diffèrent sur la description de la Alaska Railway and Transportation Company et de la Dyea-Klondike Transportation Company qui sont le contraire l'une de l'autre. La description de Berton n'est pas documentée alors que Bearss se fie au numéro du Trail de Dyea, une édition spéciale intitulée "Chilkoot Pass Special Illustrated Edition" publiée en août 1898.
18 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 127.
19 Ibid., p. 123-127.
20 Ibid., p. 126-127.
21 Ibid., p. 128.
22 Pierre Berton, op. cit., p. 247.
23 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 128.
24 Canada Parlement, "Annual Report of Inspector Belcher, Appendix G, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1898" (ci-apres "Belcher 1898"), dans Sessional Papers, 1899 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899), p. 90.
25 Ibid.
26 Le nombre exact des victimes de l'avalanche du 3 avril, 1898 n' jamais été déterminé. Le Trail de Dyea du 16 avril 1898 donna la liste des noms de 49 morts alors que l'inspecteur Belcher ("Belcher 1898") fit état à Ottawa de 53 victimes. On ne trouva les corps de deux d'entre elles qu'au printemps suivant. La plupart des récits personnels donnent le chiffre de cinquante.
27 "Belcher 1898", p. 90.
28 Samuel B. Steele, op. cit., p. 309.
29 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 121.
30 Ibid., p. 121-122.
31 Ibid., p. 200-210.
32 Ibid., p. 206.
33 W.A. Croffert, "A Railroad to the Yukon", Leslie's Monthly, vol. 49 (avril 1900), p. 648.
34 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 210-211.
35 W.A. Croffert, op. cit., p. 650.
36 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 223-227.
37 Cité mais sans référence dans l'ouvrage de J.W. Dafoe, Clifford Sifton in Relation to His Times (Toronto, Macmillan, 1931), p. 164. Walsh se réfère à Port Simpson à l'embouchure de Dixon Entrance situé immédiatement au sud de la "queue" de l'Alaska.
38 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 223-227.
39 W.A. Croffert, op. cit., p. 657.
40 Gordon Bennett, "Yukon Transportation: A History" (manuscrit inédit); Kathryn Winslow, Big Pan-Out - The Story of the Klondike Gold Rush (New York, W.W. Norton, 1951), p. 62-63; Robert C. Kirk, Twelve Months in the Klondike (Londres, William Heinemann, 1899), p. 207.

41 G.P. de T. Glazebrook, A History of Transportation in Canada (Toronto, Ryerson Press, 1933), p. XV; O.D. Skelton, The Railway Builders (Toronto, Glasgow, Brook & Co., 1922), p. 240.

42 Gordon Bennett, op. cit., p. 67; Robert Dorman (comp.), A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada 1836 - 1937 (Ottawa, Imprimeur du roi, 1938). La plupart des compagnies ferroviaires créées pour exploiter des voies ferrées dans le Yukon, à l'exception de la W.P. & Y.R., n'existaient que sur papier, avant d'être dissoutes en 1926-1927.

43 Gordon Bennett, op. cit., p. 68.

44 Robert Dorman, op. cit., p. 59.

45 Ibid.; Gordon Bennett, op. cit., p. 69; Cy Warman, "Building a Railroad into the Klondike", McClure, vol. 14 (mars 1900), p. 419.

46 Gordon Bennett, op. cit., p. 69-70; Edwin C. Bearss, op. cit., p. 225. Le 14 mai 1898, le président William McKinley signa la loi "Extending the Homestead Law and Providing for Rights-of-Way for Railroads in the District of Alaska". Ceci compléta les chartes nécessaires pour achever les droits de passage au travers de l'Alaska, de la Colombie-Britannique et du District du Yukon.

47 Canada. Parlement. "Report on Routes to the Yukon", dans Sessional Papers, 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898). Une série de relevés topographiques furent faits afin d'estimer la possibilité de tracer des voies ferrées de la côte du Pacifique à partir de l'embouchure des rivières Stikine ou Taku vers l'intérieur des terres jusqu'aux hautes eaux de la Teslin. Une étude de la navigabilité de la rivière Teslin jusqu'au fleuve Yukon fut également menée. Les cols Chilkoot, White et Chilkat ont également fait l'objet d'arpentage mais le choix final entièrement en territoire canadien était la route de la rivière Stikine.

48 J.W. Dafoe, op. cit., p. 168.

49 Ibid., p. 165-172.

50 Ibid., p. 171.

51 Gordon Bennett, op. cit., p. 70-71.

52 S.H. Graves, On the "White Pass" Pay Roll (New York, Paladin Press, 1970), p. 15; Edwin C. Bearss, op. cit., p. 251-252; Gordon Bennett, op. cit., p. 70-71.

53 Cy Warman, op. cit., p. 420-421; Gordon Bennett, op. cit., p. 74.

54 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 255; N, Thompson et J.H. Edgar, Canadian Railway Development (Toronto, Macmillan, 1933), p. 322-323. Cinq tracés différents, tous commencés le 10 avril, furent faits afin d'envisager le passage au travers du col. Ils furent ensuite combinés pour le tracé définitif du chemin de fer du col White et du Yukon.

55 Gordon Bennett, op. cit., p. 74.

56 S.H. Graves, op. cit., p. 16.

57 N. Thompson et J.H. Edgar, op. cit., p. 327.

58 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 261-262.

59 Cy Warman, op. cit., p. 424; N. Thompson et J.H. Edgar, op. cit., p. 325; S.H. Graves, op. cit., p. 61.

60 Yukon Archives, RG1, Boîte 1, séries non répertoriées, Gray à Hawkins, 15 mai 1899.

61 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 265-266.

62 Yukon Archives, collection des manuscrits, Robert C. Coutts, "The Yukon Remembers: A Search Into the Origin and History of Some Place Names in the Yukon Territory", manuscrit inédit daté de décembre 1976, Atlin, Colombie-Britannique, p. 56. L'étranglement du cours d'eau entre les lacs Bennett et Nares était connu sous le nom de Caribou Crossing" par les mineurs les plus anciens puisque les caribous le traversaient deux fois au cours de leurs migrations annuelles. L'établissement, né de la ruée vers l'or, lui valut le nom de "Carcross", version écourtée de l'originale, à la demande de l'évêque Bompas en 1903 afin d'éviter la confusion à la livraison du courrier puisque de nombreux noms de lieu du nord-ouest portaient le nom de caribou. La W.P. & Y.R. ne changea pas le nom.

63 Ibid., p. 339. Le nom de l'établissement situé au terminus de la voie ferrée du W.P. & Y.R. devait être Closeleigh à l'origine, en l'honneur des frères Close, financiers de la voie ferrée. Toutefois George M. Dawson renversa la demande, avançant que l'endroit était connu depuis longtemps sous "White Horse" que portaient aussi les rapides. Plus tard on appela la ville Whitehorse d'un seul mot.

64 Université de Californie, Berkeley, Bibliothèque Bancroft, Bennett Lake and Klondyke Navigation Company Ltd. Records, 1898-1903, Microfilm Z-G1, bobine 235, 4e partie.

65 Ibid.

66 Colombie-Britannique. Archives provinciales, Collection de manuscrits, W.H.T. Olive, "Trail of '98", manuscrit inédit (ci-après W.H.T. Olive). M. W.H.T. Olive était employé à la Bennett Lake and Klondyke Navigation Company.

67 Ibid., p. 55-59.

68 Ibid., p. 67.

69 Ibid., p. 88.

70 Yukon Archives, Yukon Territorial Records, "Crown Timber Agent Letterbook, 1899-1900" (ci-après "Crown Timber Agent Letterbook"), Millar au secrétaire, ministère de l'Intérieur, 28 déc. 1899.

71 Ibid., Millar au secrétaire, ministère de l'Intérieur, 12 mai 1900.

72 Ibid., Millar au secrétaire, ministère de l'Intérieur, 12 juil. 1900.

73 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 218.

74 W.H.T. Olive, p. 149-150.

75 La distinction d'avoir été le premier vapeur sur la partie haute du Yukon c'est-à-dire en amont des rapides White Horse est fort contestée. Selon Tappan Adney dans son ouvrage The Klondike Stampede of 1897-1898 (New York, Ye Galleon Press, 1968), p. 390, le premier fut un petit vapeur à hélice du nom de Sea Witch, qui avait été hissé par le col Chilkoot et descendu jusqu'au fort Cudahy en 1895. Pierre Berton le soutient (op. cit., p. 284), et Tappan Adney ajoute (op. cit., p. 389), que le Bellingham construit au lac Bennett fut le premier bateau sur la partie haute du fleuve. Katherine Winslow, dans Big Pan Out (New York, W.W. Norton, 1951) p. 138, accorde le crédit au A.J. Goddard et au J.H. Kilbourne alors que d'autres sources donnent également d'autres noms.

76 W.H.T. Olive, p. 150-172. Le premier voyage du vapeur Ora fut un événement sensationnel. Une description détaillée est donnée, du

lancement dans le lac Bennett jusqu'au passage des rapides White Horse.

77 Katherine Winslow, op. cit., p. 138.

78 W.H.T. Olive, p. 215; Kathryn Winslow, op. cit., p. 138.

79 W.H. McCurdy, Marine History of the Pacific Northwest 1895-1965 (Seattle, Superior Publishing, 1966), p. 28.

80 William Ogilvie, Early Days on the Yukon (Ottawa, Thornburn & Abbott, 1913), p. 81-82.

81 W.H.T. Olive, p. 168.

82 Yukon Archives, RG1, séries non répertoriées, Greer à Gray, 21 juin 1899. La lettre comprend une coupure de presse du Victoria Times datée du 20 juin 1899 annonçant l'unification.

83 Yukon Archives, RG1, boîte 1, séries non répertoriées, Gray à Elliot, 25 août 1899 et Gray à Graves, 19 juin 1899. Macauly s'était arrangé pour acheter du matériel du "Canadian Pacific narrow gauge Gault Extension" en Ontario. Le matériel de construction se composait de une ou deux locomotives à voies étroites, de 300 tonnes de rails, de 100 tonnes d'éclisses de rail, de barres et de crampons. Tout cela devant être expédié jusqu'au lieu de construction, c'est-à-dire probablement sur le lieu de construction du tramway de bois. Ces améliorations ne furent jamais faites.

84 H.W. McCurdy, op. cit., p. 39; Dawson Daily News, 17 juil. 1900.

85 Dawson Daily News, 21 déc. 1899.

86 Whitehorse Star, 27 fév. 1901.

87 Edwin C. Bearss, op. cit., p. 274.

88 H.W. McCurdy, op. cit., p. 46.

89 Gordon Bennett, op. cit., p. 81.

90 Yukon Archives, Yukon Territorial Records, Commissioner Letterbook, Ogilvie au Maître de poste général, 14 déc. 1899.

91 Canada. Archives publiques (ci-après APC), RG91, vol. 10, dossier 1699, "Petition from Whitehorse Board of Trade to Commissioner, Yukon Territory"; APC, RG91, vol. 10, dossier 1699, Commander "H" Division to Brown, 14 sept. 1901.

92 Bennett Sun, 7 juil. 1900.

93 Ibid.

94 Yukon Archives, RG1, boîte 1, séries non répertoriées, Hawkins à Graves, juin 1900.

95 Ibid., Adair à Hawkins, 16 fév. 1900.

96 Ibid., télégramme, Hawkins à Graves, 1er fév. 1901; Whitehorse Star, 27 fév. 1901.

Conclusion

1 Canada. Archives publiques (ci-après APC), RG18, vol. 154, dossier 445-98, "Report for the month of April", Steele à White, 6 mai 1898.

2 APC, RG18, vol. 154, dossier 445-98, "Report for the month of May", Steele à White, 10 juin 1898.

3 Samuel B. Steele, Forty Years in Canada (New York, Dodd, Mead, 1950), p. 310.

4 Canada. Parlement, "Annual Report of Inspector D'A.E. Strickland, Appendix F, Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1898", dans Sessional Papers, 1899 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899), p. 83.

5 Ibid.
6 Ibid.
7 Samuel B. Steele, op. cit., p. 311.
8 Ibid.
9 APC, RG18, vol. 154, dossier 445-98, "Report of the month of July", Steele à White, 31 juil. 1898.
10 APC, RG18, "Register of Persons Inwards", déc. 1898 à sept. 1900.
11 APC, RG18, vol. 194, dossier 608-00, mémoire de White, juil. 1900.
12 "To Tunnel Chilkoot", Dawson Daily News, 2 oct. 1899.
13 APC, RG18, vol. 175, dossier 679-99, Perry à White, 25 sept. 1899.
14 "Tunnel Company in Trouble", Dawson Daily News, 6 déc. 1899.
15 "Chilkoots Craggy Heights to be Climbed by railroad", Dawson Daily News, 17 juil. 1900.

BIBLIOGRAPHIE

Adney, Tappan. 1968. The Klondike Stampede of 1897-98. New York, Ye Galleon Press.

Alaska. 1898. University of Alaska Archives. Harold Peterson's Diary, "Trek over Dyea Pass to Dawson". Mable Moore's Diary. Papers of Jonas B. Hauck.

Alaskan Magazine. 1953. "Early Chilkoot Exploration; Military Reconnaissance in Alaska". Vol. 5, nº 3 (printemps), p. 7, 24-25.

Bancroft, Hubert Howe. 1884. History of the north-west coast. San Francisco, A.L. Bancroft.

Beardslee, L.A. 1882. Reports of Captain L.A. Beardslee, U.S. Navy, Relative to Affairs in Alaska. Washington, USGPO.

Bearss, Edwin C. 1970. Proposed Klondike Gold Rush National Historical Park, Historic Resource Study. Office of Historic Architecture Eastern Service Centre, National Park Service, Washington.

Bennett, Gordon. "Yukon Transportation: A History", manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa.

Bennett Sun. 7 juil. 1900.

Berton, Laura Beatrice. 1954. I Married the Klondike. Boston, Little, Brown.

Berton, Pierre. 1972. Klondike; The Last Great Gold Rush 1896-1899. Éd. rév., Toronto, McClelland and Stewart.

Black, Martha Louise. 1976. My Ninety Years. Anchorage (Alaska), Alaska Northwest Publishing.

British Columbia. Provincial Archives.
Norman Lee, "A Klondike Tragedy of '98; being the diary of a cattle drive from the Chilcotin to Teslin Lake via the Telegraph Trail", s.d.
W.H.T. Olive, "Trail of '98", s.d.

Canada. Archives publiques.
MG29, C64, Alfred Monk's Diary of a trip to Yukon, 1898-1900 RG18, North West Mounted Police Records, Official Correspondence Series, vol. 1-606.
MG30, H34, Papers of Martha Black.
RG91, Yukon Territorial Records.

Canada. Parlement.
"A. St. Cyr, D.L.S. Exploration of Country between Stikine River and mouth of Teslin River", Sessional Papers, 1898, nº 13, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898.
"Extracts From Reports of Thos. Fawcett, D.T.S. Gold Commissioner for the Yukon District", Sessional Papers, 1898, nº 13, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898.
"Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1894". Sessional Papers, 1895, nº 15, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1895.
"Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1895". Sessional Papers, 1896, nº 15 Ottawa, Imprimeur de la reine, 1896.
"Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1896", Sessional Papers, 1897, nº 15, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1897.
"Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1897", Sessional Papers, 1898, nº 15, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898.
"Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1898", Sessional Papers, 1899, nº 15, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899.
"Report of the Commissioner of the North-West Mounted Police Force, 1899", Sessional Papers, 1900, nº 15, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1900.
"Report of Major J. Walsh, Annual Report of the Department of the Interior for the Year 1898", Sessional Papers, 1899, nº 13, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899.
"Return to an address of the Senate dated the 17th March, 1898, for copies of all letters and reports reveived by the Government or any departments thereof, from Commissioner Walsh, while on his way to the Yukon District", Sessional Papers, 1898, nº 38B, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898.

Chevigny, Hector. 1965. Russian America, The Great Alaskan Venture, 1741-1867. New York, Viking Press.

Chicago Record. [1897]. Klondike - The Chicago Record's Book for goldseekers. Toronto, Wm. Briggs.

Conkey Company. 1897. Official guide to the Klondyke country and the gold fields of Alaska. Chicago, Wabash Publishing House.

Coolidge, Archibald Larry. 1897. "With the Rush to the Klondike". The Nation, vol. 65 (5 août), p. 125.

Coutts, Robert C. "The Yukon Remembers: A Search Into the Origin and History of Some Place Names in the Yukon Territory", manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa.

Croffert, W.A. 1900. "A Railroad to the Yukon". Leslie's Monthly, vol. 49 (avril), p. 645-657.

Curtis, Edward S. 1898. "The Rush to the Klondike Over the Mountain Passes". Century Magazine, vol. 55, nº 5 (mars), p. 629-697.

Dafoe, J.W. 1931. Clifford Sifton in Relation to His Times. Toronto, Macmillan.

Dall, William Healy. 1870. Alaska and Its Resources. Boston, Lee and Sheppard.
---. 1898. The Yukon Territory narratives of W.H. Dall, 1866-1868; George M. Dawson, 1887; W. Ogilvie, 1896-97. Londres.

Dawson Daily News. Divers numéros, 1899-1900.

Dawson, George. M. 1898. Northern Portion of British Columbia, 1897. Nouv. éd., Ottawa, Imp. de la reine.

DeWindt, Harry. 1897. "The Klondike Goldfields". Contemporary Review, vol. 72 (sept.), p. 305-311.

Dorman, Robert (comp.). 1938. A Statutory History of the Steam and Electric Railways of Canada 1836-1937. Ottawa, Imprimeur du roi.

Dyer, E. Jerome. 1898. The Routes and Mineral Resources of North Western Canada. Londres, George Phillip & Son.

Easly-Smith, James S. 1898. "The Real Klondike". Cosmopolitan Magazine, vol. 24 (janv.), p. 229-234.

Fedorva, Svetlana G. 1973. The Russian Population in Alaska and California, Late 18th Century - 1867. Kingston (Ont.), The Limestone Press.

Friesen, Richard J. 1977. The Chilkoot: A Literature Review. Travail inédit, nº 203, Parcs Canada, Ottawa.

Fryer, Harold. 1974. "Steele of the North West Mounted". British Columbia Outdoors, vol. 30, nº 5 (sept.-oct.), p. 10-16.
---. 1974. "Steele of the North West Mounted". British Columbia Outdoors, vol. 30, nº 6, (nov.-déc.), p. 20-25.
---. 1975. "Steele of the North West Mounted: Conclusion". British Columbia Outdoors, vol. 31, nº 1 (janv.-fév.) p. 12-17.

Funston, Frederick. 1896. "Over the Chilkoot Pass to the Yukon". Scribber's Magazine, vol. 20, nº 60 (nov.), p. 14-28.

Gibson, James R. 1976. Imperial Russia In Frontier America, The Changing Geography of Supply of Russian America, 1784-1867. New York, Oxford University Press.

Glazebrook, G.P. de T. 1938. A History of Transportation in Canada. Toronto, Ryerson Press.

Graves, S.H. 1970. On the "White Pass" Pay-Roll. New York, Paladin Press.

Hacking, Norman. 1971-1972. "Captain William Moore: Frontiersman", British Columbia Outdoors, vol. 27, nº 6 (nov.-déc.), p. 46-51.
---. "Captain William Moore: Frontiersman", British Columbia Outdoors, vol. 28, nº 1 (janv.-fév.), p. 26-31.
---. "Captain William Moore: Frontiersman", British Columbia Outdoors, vol. 28, nº 2 (mars-avr.), p. 37-43.
---. "Captain William Moore: Frontiersman", British Columbia Outdoors, vol. 28, nº 3 (mai-juin), p. 56-63.
---. "Captain William Moore: Frontiersman", British Columbia Outdoors, vol. 28, nº 4 (juil.-août), p. 56-61.

Hamilton, Walter R. 1964. The Yukon Story. Vancouver, Mitchell Press.

Hully, Clarence C. 1970. Alaska: Past and Present. Portland, Binfords & Mort.

Innis, Harold A. 1936. Settlement and the mining frontier in Canadian Frontiers of Settlement. Toronto, Macmillan, vol. 9.

Johnston, Samuel Perry (éd.). 1940. Alaska Commercial Company, 1868-1940. San Francisco, E.E. Wachter.

Jones, Livingston F. 1914. A Study of the Tlingits of Alaska. New York, Fleming H. Revell.

Kelly, Emma L. 1901. "A Woman's Trip to the Klondike". Lippincotts' Monthly Magazine, vol. 68 (nov.), p. 625-633.

Kirk, Robert C. 1899. Twelve Months in the Klondike. Londres, William Heineman.

Klondike Nugget (Dawson). Divers numéros, 1898-1899.

Krause, Aurel. 1956. The Tlingit Indians. Seattle, University of Washington Press.

Ladue, Joseph. 1897. Klondyke Facts; Being a Complete Guide Book to the Gold Regions of the Great Canadian Northwest Territories and Alaska. New York, American Technical Books.

Lung, Edward B. 1956. Black Sand and Gold, as told to Ella Lung Martinsen. New York, Vantage Press.

Lynch, Jeremiah. 1967. Three Years in the Klondike. Chicago, Lakeside Press.

Macdonald, Alexander. 1905. In Search of El-dorado, A Wanderer's Experiences. Londres, T. Fisher Unwin.

McCurdy, H.W. 1966. Marine History of the Pacific Northwest 1895-1965. Seattle, Superior Publishing.

McInnis, Edgar. 1947. Canada; A Political and Social History. Toronto, Holt, Rinehart and Winston.

Moore, J. Bernard. 1968. Skagway in Days Primeval. New York, Vantage Press.

Morrison, David R. 1968. The Politics of the Yukon Territoty 1898-1909. Toronto, University of Toronto Press.

Morrison, William R. 1973. "The Mounted Police on Canada's northern frontier, 1895-1940". Thèse de doctorat inédite, University of Western Ontario, London (Ont.).

Oberg, Kelervo. 1973. The social economy of the Tlingit Indians. Seattle, University of Washington Press.

Ogilvie, William. 1913. Early Days on the Yukon. Ottawa, Thornburn Abbott.

---. 1897. Information respecting the Yukon district from Reports of W. Ogilvie (D.L.S.) and From Other Sources. Ottawa, Department of the Interior.

---. 1898. The Klondike Official Guide. Toronto, Hunter Rose.

Palmer, Frederick. 1899. "A Winter Journey to the Klondike". Scribner's Magazine (avril), p. 465-484.

Price, Julius M. 1898. From Euston to the Klondike: The Narrative of a Journey Through British Columbia and the North West Territory in the Summer of 1898. Londres, S. Low Marston.

Pringle, George A. 1962. "Tragedy on the Chilkoot Trail". Alaska Sportsman, vol. 28, nº 5 (mai), p. 30-32.

Richard, T.A. 1943. "The Klondike Rush". Canadian Mining Journal, vol. 64 (avril), p. 219-227.

Schwatka, Frederick. 1895. Along Alaska's Great River. New York, Cassel and Co.

---. 1894. A Summer in Alaska. St. Louis, J.W. Henry.

Scidmore, Eliza R. 1898. "The Northwest Passes to The Yukon". National Geographic Magazine, vol. 9, nº 4 (avril), p. 105-112.

Scott, Thomas S. 1898. "Some Experiences on the Chilkoot Pass". The Canadian Magazine, vol. 10 (fév.), p. 329-338.

Secretan, J.H.E. 1898. To Klondyke and Back. Londres, Hurst and Blacett.

Sherwood, Morgan B. (éd.). 1967. Alaska and Its History. Seattle, University of Washington Press.
---. 1965. Exploration of Alaska 1865-1900. New Haven, Yale University Press.

Skelton, O.D. 1922. The Railway Builders. Glasgow, Brook & Co.

Spurr, Josiah Edward. 1900. Through the Yukon Gold Diggings, A narrative of personal travel. Boston, Eastern Publishing.

Steele, Samuel B. 1915. Forty Years in Canada. New York, Dodd, Mead.

Thompson, N. et J.H. Edgar. 1938. Canadian Railway Development. Toronto, Macmillan.

United States Senate. 1900. Compilation of Narratives of Exploration in Alaska Report No. 1023. Washington, USGPO.

University of California, Berkeley. Bancroft Library. Bennett Lake and Klondyke Navigation Company Ltd., Records 1898-1903.

Walden, Arthur Treadwell. 1928. A Dog Puncher on the Yukon. New York, Houghton Mifflin.

Warman, Cy. 1900. "Building a Railroad into the Klondike". McClure, vol. 14 (mars), p. 416-426.

Wharton, David. 1972. The Alaska gold rush. Bloomington (Ind.), Indiana University Press.

Whitehorse Star. Divers numéros, 1900.

Winslow, Kathryn. 1941. Big Pan-Out; The Story of the Klondike Gold Rush. New York, W.W. Norton & Co.

Wright, Allen A. 1976. Prelude to Bonanza, The Discovery and Exploration of the Yukon. Sidney, (C.-B.), Gray's Publishing.

Yukon. Yukon Archives.
Joseph Lawrence Near's Diary, vers 1900.
Michael S. Gates, Analysis of Coastal-Interior Trading Relationships in Northwest America.
RG1, White Pass and Yukon Route Records, Series I, II, III et rapports non catalogués.
Yukon Territorial Records.

Zagoskin, L.A. 1967. Lieutenant Zagoskin Travels in Russian America 1842-44. Toronto, University of Toronto Press.

Zaslow, Morris. 1971. The Opening of the Canadian North 1870-1914. Toronto, McClelland and Stewart.

HISTOIRE ET ARCHEOLOGIE/HISTORY AND ARCHAEOLOGY

Ces publications sont en vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste au Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

1 **Geneviève G. Bastien, Doris D. Dubé et Christina Southam,** Inventaire des marchés de construction des archives civiles de Québec, 1800-1870
(1975; 3 vol.; 20,00 $ le jeu, à l'étranger 24,00 $)

2 **Réal Bélanger,** Histoire économique et sociale de Saint-Lin, 1805-1883, et l'importance de la famille Laurier
(1975; 4,00 $, à l'étranger 4,80 $)

3 **Yvon Desloges,** Historique structural du fort George
(1975; 5,00 $, à l'étranger 6,00 $)

4 **André Giroux, Nicole Cloutier et Rodrigue Bédard,** Plans de l'architecture domestique inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal; Plans de l'architecture commerciale et industrielle inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal; Plans de l'architecture publique, de l'architecture religieuse et du génie mécanique inventoriés aux Archives nationales du Québec à Montréal
(1975; 3 vol.; 11,00 $ le jeu, à l'étranger 13,20 $)

6 **Olive Patricia Dickason,** Louisbourg et les Indiens: une étude des relations raciales de la France 1713-1760
Linda M. Hoad, La chirurgie et les chirurgiens de l'île Royale
(1979; 10,50 $, à l'étranger 12,60 $)

8 **David Flemming,** Navy Hall, Niagara-on-the-Lake
David Lee, Le fort Wellington: historique de l'architecture
David Lee, La bataille du moulin à vent: novembre 1838
(1979; 5,75 $, à l'étranger 6,90 $)

9 **John P. Wilson et Linda D. Southwood,** Le fort George sur le Niagara: perspective archéologique.
(1980; 8,00 $, à l'étranger 9,60 $)

10 **Réal Boissonnault,** Etude sur la vie et l'oeuvre de Jacques Cartier (1491-1557)
Kenneth E. Kidd, Fouilles au parc Cartier-Brébeuf, Québec, 1959

John H. **Rick**, Fouilles au parc Cartier-Brébeuf, Québec, 1962
Marcel Moussette, Archéologie de sauvetage au parc Cartier-Brébeuf, la ville de Québec: juillet-août 1969
(1977; 9,00 $, à l'étranger 10,00 $)

12 **Richard Lueger**, Description des habitats préhistoriques de Coteau-du-Lac: assemblage disparate d'artefacts datant de la période archaïque et du sylvicole
A. Couture et J.O. Edwards, Analyse de deux artefacts en cuivre datant de la préhistoire, découverts au fort de Coteau-du-Lac, dans le bastion tréflé
D.E. Lawrence, Description de certains artefacts préhistoriques en pierre et de fragments de pierre non façonnée provenant du bastion tréflé du fort de Coteau-du-Lac
W.B. Scott, Description des restes de poissons provenant du bastion tréflé du fort de Coteau-du-Lac
J. Edson Way, Inventaire des ossements humains découverts sur le site du fort de Coteau-du-Lac
(1979; 8,00 $, à l'étranger 9,60 $)

13 **Margaret Coleman**, La capture du fort George, Ontario, par les Américains
Elizabeth Vincent, Le corps de garde du fort George, Ontario
(1980; 7,25 $, à l'étranger 8,70 $)

15 **Karen Price**, Le métier de soldat à Coteau-du-Lac (Québec), 1780 à 1856
Karlis Karklins, Perles de verre provenant du fort Coteau-du-Lac (Québec)
Paul McNally, La verrerie de table de Coteau-du-Lac (Québec)
Ann Cunningham Falvey, Pièces de monnaie retrouvées au fort de Coteau-du-Lac (Québec)
(1979; 8,25 $, à l'étranger 9,90 $)

17 **Doris Drolet Dubé et Marthe Lacombe**, Inventaire des marchés de construction des Archives nationales à Québec, XVII^{e} et XVIII^{e} siècles
(1977; 8,00 $, à l'étranger 9,60 $)

18 **Roger T. Grange, fils**, Fossés des fortifications originales de l'île aux Noix, Québec
(1979; 2 vol.; 5,50 $ le jeu, à l'étranger 6,60 $)

19 **Roger T. Grange, fils**, Fouilles de la conciergerie, des casernes, du hangar à paille, des monticules nord et du rempart au parc historique du fort Lennox, en 1966
(1980; 5,50 $, à l'étranger 6,60 $)

20 **Norman F. Barka**, Etude archéologique du fort Lennox, île aux Noix, Québec, saison de fouilles 1964
Karlis Karlins, Les perles de verre du fort Lennox, Québec
(1978; 7,75 $, à l'étranger 9,30 $)

21 **Peter J. Priess,** Bibliographie annotée pour l'étude de la quincaillerie du bâtiment
(1978; 2,75 $, à l'étranger 3,30 $)

22 Ce volume a été publié dans la présente série en anglais seulement. L'édition française a paru chez Boréal Express Limitée, Montréal, sous le titre "La pêche sur le Saint-Laurent; Répertoire des méthodes et des engins de capture", par Marcel Moussette. On peut l'obtenir chez l'éditeur ou au Centre d'édition du gouvernement du Canada.
(1979; 8,75 $, à l'étranger 10,50 $)

23 **Claudette Lacelle,** La garnison britannique dans la ville de Québec d'après les journaux de 1764 à 1840
(1979; 4,50 $, à l'étranger 5,40 $)

24 **Lynne Sussman,** Les céramiques du Lower Fort Garry: opérations 1 à 31
(1979; 8,00 $, à l'étranger 9,60 $)

25 **Peter J. Priess,** Étude des serrures de portes montées en applique provenant d'un certain nombre de sites archéologiques du Canada
Robert J. Burns, Inverarden: maison de John McDonald of Garth après qu'il se fût retiré du commerce des fourrures
(1979; 8,00 $, à l'étranger 9,60 $)

26 **Jean-Pierre Proulx,** Histoire militaire de Plaisance: une étude sur les fortifications françaises
Jean-Pierre Proulx, Plaisance: 1713-1811
(1979; 8,00 $, à l'étranger 9,60 $)

27 **Jeanne Alyluia,** Verrerie du XIX^{e} siècle, site Roma, Ile-du-Prince-Edouard
Barbara J. Wade, Coutellerie et ustensiles de table, site Roma, Ile-du-Prince-Edouard
(1979; 7,25 $, à l'étranger 8,70 $)

28 **Allan Greer,** Les soldats de l'île Royale, 1720-1745
(1979; 5,00 $, à l'étranger 6,00 $)

29 **Paul McNally,** Le verre de table français de la forteresse de Louisbourg, Nouvelle-Ecosse
Jane E. Harris, Bouteilles françaises bleu-vert du XVIII^{e} siècle, récupérées à la forteresse de Louisbourg, Nouvelle-Ecosse
(1979; 7,50 $, à l'étranger 9,00 $)

30 **Kenneth E. Kidd,** La fabrication des perles de verre, du Moyen Age au début du XIX^{e} siècle
(1979; 5,00 $, à l'étranger 6,00 $)

31 **Geneviève Guimont Bastien, Line Chabot, Doris Drolet Dubé,** Inventaire des dessins architecturaux aux archives de l'université Laval
(1980; 20,00 $, à l'étranger 24,00 $)

32 **Robert Caron**, Inventaire des permis de construction des archives de la ville de Québec 1913-1930
(1980; 3 vol. 40,00 $ le jeu, à l'étranger 48,00 $)

33 **Christine Chartré, Jacques Guimont, Pierre Rancour**, Répertoire des marchés de construction et des actes de société des Archives nationales du Québec à Trois-Rivières, de 1760 à 1825
(1980; 13,25 $, à l'étranger 15,90 $)

34 **Christine Chartré, Jacques Guimont, Pierre Rancour**, Répertoire des inventaires et des inventaires après décès des Archives nationales du Québec à Trois-Rivières, de 1760 à 1825
(1980; 23,00 $, à l'étranger 25,00 $)

35 **Roger T. Grange**, La maison de Thomas McVey, sur l'île aux Noix, Québec
(1980; 8,95 $, à l'étranger 10,75 $)

36 **Roger T. Grange**, Fouilles de la redoute de droite et du blockhaus, fortifications britanniques sur l'île aux Noix, Québec
(1980; à paraître)

37 **David Flemming**, Le fort Mississauga (Ont.), 1814-1972
(1980; à paraître)

38 **Gérard Gusset**, Les grès blancs salins, rhénans et à corps sec
(1980; 13,50 $, à l'étranger 16,20 $)

39 Fouilles à Yuquot, vol. 1
John Dewhirst, Archéologie indigène de Yuquot, village extérieur nootkan
(1980; 15,00 $, à l'étranger 18,00 $)

40 **William Beahen**, Aménagement de la rivière Severn et de l'écluse de Big Chute
(1980; 5,25 $, à l'étranger 6,30 $)

41 **Roch Samson**, La pêche à Grande-Grave au début du XX^{e} siècle
(1980; 6,75 $, à l'étranger 8,10 $)

42 Ce volume a été publié dans la présente série en anglais seulement. L'édition française a paru chez Boréal Express Limitée, Montréal, sous le titre "Les Forges; historiographie des Forges du Saint-Maurice", par Louise Trottier. On peut l'obtenir chez l'éditeur ou au Centre d'édition du gouvernement du Canada.
(1980; 11,00 $, à l'étranger 13,20 $)

43 Fouilles à Yuquot, vol. 2
J.E. Muller, Aperçu de la géologie de la région de la baie de Nootka, et notes sur les artefacts en pierre recueillis à Yuquot en Colombie-Britannique
J.A. Donaldson, Lithologie des artefacts en pierre et des fragments de roches associés, recueillis dans le site de Yuquot

Anne M. Rick, Identification de certains artefacts en os et en ivoire recueillis à Yuquot en Colombie-Britannique, et notes biologiques concernant ces objets
Louise R. Clarke et Arthur H. Clarke, Analyse zooarchéologique de restes de mollusques trouvés à Yuquot en Colombie-Britannique
Judith A. Fournier et John Dewhirst, Analyse zooarchéologique de restes de cirripèdes provenant de Yuquot, Colombie-Britannique
Nancy M. McAllister, Faune aviaire recueillie aux fouilles de Yuquot
Jerome Cybulski, Ostéologie des restes humains provenant de Yuquot en Colombie-Britannique
(1980; 11,25 $, à l'étranger 13,50 $)

44 Fouilles à Yuquot, vol. 3
Olive Jones, Verre mis au jour en Colombie-Britannique
Karlis Karklins, Perles de verre de Yuquot en Colombie-Britannique
Iain C. Walker, Pipes en terre de Yuquot en Colombie-Britannique
Richard Lueger, Céramiques de Yuquot en Colombie-Britannique
Phil Weigand, Sue Ward et Garman Harbottle, Tessons de poterie mexicaine mis au jour en Colombie-Britannique
(1981; 10,25 $, à l'étranger 12,30 $)

45 **Jeanne Alyluia,** Récipients en verre du XVIII^{e} siècle, site Roma, Ile-du-Prince-Édouard
Pierre R. Beaudet, Verre de bouteille recueilli dans les latrines de la réserve militaire de fort George, Ontario
Jane E. Harris, Verrerie mise au jour au fort Anne en Nouvelle-Écosse
(1981; 11,50 $, à l'étranger 13,80 $)

46 **A.J.B. Johnston,** La défense de Halifax: artillerie, 1825-1906
(1981; 8,50 $, à l'étranger 10,20 $)

47 **James Morrison et Lawrence Friend,** "Nous avons tenu bon"; histoire de la région ouest de l'intérieur de la Nouvelle-Écosse, 1800-1940
(1981; 8,75 $, à l'étranger 10,50 $)

48 **Richard J. Friesen,** Le col Chilkoot et la ruée vers l'or de 1898
(1981; 7,75 $, à l'étranger 9,30 $)

LIEUX HISTORIQUES CANADIENS
CAHIERS D'ARCHEOLOGIE ET D'HISTOIRE

Ces publications sont aussi en vente au Canada par l'entremise de nos agents libraires agréés et autres librairies, ou par la poste au Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9.

1 **John H. Rick**, Travaux d'archéologie du Service des lieux historiques nationaux, 1962-1966
Kenneth E. et Martha Ann Kidd, Classification des perles de verre à l'intention des archéologues sur le terrain
Margaret Coleman, L'établissement de Roma à la Pointe Brudenell, Ile-du-Prince-Edouard
(1972; 3,00 $)

2 Contributions de la forteresse de Louisbourg - n° 1
Edward McM. Larrabee, Recherches archéologiques à la forteresse de Louisbourg de 1961 à 1965
Bruce W. Fry, Une "opération-sauvetage" dans le demi-bastion Princesse de la forteresse de Louisbourg
Iain C. Walker, Etude archéologique des pipes en terre provenant du bastion du Roi à la forteresse de Louisbourg
(1974; épuisé)

3 **Charles E. Cleland**, Etude comparative des résidus d'animaux dans les dépotoirs français et britanniques du fort Michillimackinac: étude de l'évolution des modes de subsistance
David Lee, Les Français en Gaspésie, de 1534 à 1760
Walter A. Kenyon, Le tumulus Armstrong sur la rivière à la Pluie, en Ontario
(1972; épuisé)

8 **John P. Heisler**, Les canaux du Canada
(1980; 5,00 $, à l'étranger 6,00 $)

9 **Edward F. Bush**, Les phares du Canada
Paul McNally, Verrerie de table mise au jour au fort Amherst dans l'île du Prince-Edouard
Susan Buggey, Les bâtiments du port de Halifax: rapport historique
(1980; 7,75 $, à l'étranger 9,30 $)

11 **Carol Whitfield**, La bataille de Queenston Heights
Robert S. Allen, Historique du fort George, Haut-Canada
Victor J.H. Suthren, La bataille de Châteauguay
(1980; 5,00 $, à l'étranger 6,00 $)

12 Contributions de la forteresse de Louisbourg - nº 2
Charles S. Lindsay, Préparation de la chaux à Louisbourg au XVIIIe siècle
Charles S. Lindsay, Les corps de garde de Louisbourg
T.M. Hamilton et Bruce W. Fry, Etude des pierres à fusil de Louisbourg
(1980; 5,00 $, à l'étranger 6,00 $)

16 **Judith Beattie et Bernard Pothier**, La bataille de Ristigouche
Paul McNally, Le verre de table de l'épave du Machault
K.J. Barton, Les terres cuites grossières de l'Europe occidentale livrées par l'épave du Machault
William Naftel, Le ranch Cochrane
(1978; 5,00 $, à l'étranger 6,00 $)

17 **John Joseph Greenough**, La citadelle de Halifax, 1825-1860: histoire et architecture
(1977; 6,00 $, à l'étranger 7,20 $)

18 Contributions de la forteresse de Louisbourg - nº 3
Raymond F. Baker, Une campagne d'amateurs: le siège de Louisbourg en 1745
Blaine Adams, Construction et occupation des casernes du bastion du Roi
(1978; 6,50 $, à l'étranger 7,80 $)

19 **Gordon Bennett**, L'histoire des transports au Yukon
(1978; 6,50 $, à l'étranger 7,80 $)

20 **Mary K. Cullen**, L'histoire du fort Langley, de 1827 à 1896
L.G. Thomas, Maisons de ranch des avant-monts de l'Alberta
(1979; 6,50 $, à l'étranger 7,80 $)

21 **Philip Goldring**, La Police à cheval du Nord-Ouest: premier contingent, 1873-1874
Philip Goldring, Whisky, chevaux et mort: le massacre des collines Cyprès et ses séquelles
Edward F. Bush, Le Dawson Daily News: journalisme au Klondike
(1979; 6,50 $, à l'étranger 7,80 $)

22 **Lynne Sussman**, Les motifs imprimés de Spode/Copeland dans vingt sites de la Compagnie de la baie d'Hudson
(1979; 10,00 $, à l'étranger 12,00 $)

23 **Richard J. Young**, Les blockhaus au Canada, 1749-1841: étude comparative et catalogue
David Lee, La Gaspésie, 1760-1867
(1980; 10,00 $, à l'étranger 12,00 $)

24 **Christina Cameron et Janet Wright**, Le style second Empire dans l'architecture canadienne
(1980; 10,00 $, à l'étranger 12,00 $)

25 **Mathilde Brosseau,** Le style néo-gothique dans l'architecture au Canada
(1980; 10,00 $, à l'étranger 12,00 $)

Canada