





Affaires indiennes
et du Nord

Indian and
Northern Affairs

**Publication autorisée par l'honorable J. Hugh Faulkner,
ministre des Affaires indiennes et du Nord**

Révisée par la Division de la recherche,
Direction des lieux et des parcs historiques nationaux,
Parcs Canada

Publication de la Direction de l'information

Conception: Eric F. Plummer

Maquette: Eiko Emori

Traduit par le Secrétariat d'Etat

La publication *Lieux historiques canadiens: cahiers d'archéologie et d'histoire* paraîtra lorsqu'un nombre suffisant d'articles auront été réunis. Les manuscrits peuvent être soumis au chef de la Division de la recherche, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, ministère des Affaires indiennes et du Nord, Ottawa (Ontario) K1A 0H4, Canada.

Les articles paraissant dans cette série sont résumés et répertoriés dans *Historical Abstracts* ou *America: History and Life*, ou les deux.

5 **L'histoire des transports au Yukon**

par Gordon Bennett

Lieux historiques canadiens:
cahiers d'archéologie et d'histoire
n° 19

Direction des lieux et des parcs historiques nationaux
Parcs Canada
Ministère des Affaires indiennes et du Nord
Ottawa, 1978

Couverture: Recto: Pose du dernier clou à la voie ferrée de la White Pass and Yukon Route, Carcross, Yukon, 29 juillet 1900. Verso: Construction du tronçon de chemin de fer de la White Pass and Yukon Route situé du côté américain (Alaska) de la frontière. (*Détails d'une murale de Roy M. Minter et Charles Baker; courtoisie de Roy M. Minter et de Charles Baker.*)

© Ministre des Approvisionnements et services Canada 1978.
En vente chez son libraire, ou par la poste à:
Imprimerie et édition,
Approvisionnement et services Canada,
Hull, Québec K1A 0S9.

This issue is available in English as *Canadian Historic Sites: Occasional Papers in Archaeology and History* No. 19 (catalogue no. R61-2/1-19) from Printing and Publishing, Supply and Services Canada, Hull, Québec K1A 0S9, or through your bookseller.

N° de catalogue: R61-2/1-19F

ISBN: 0-660-01672-9

Bibliothèque du Congrès, Washington, carte n° 70-103875
QS-7024-000-FF-A1

Prix Canada: \$6.50

Prix autres pays: \$7.80

Prix sujet à changement sans préavis.

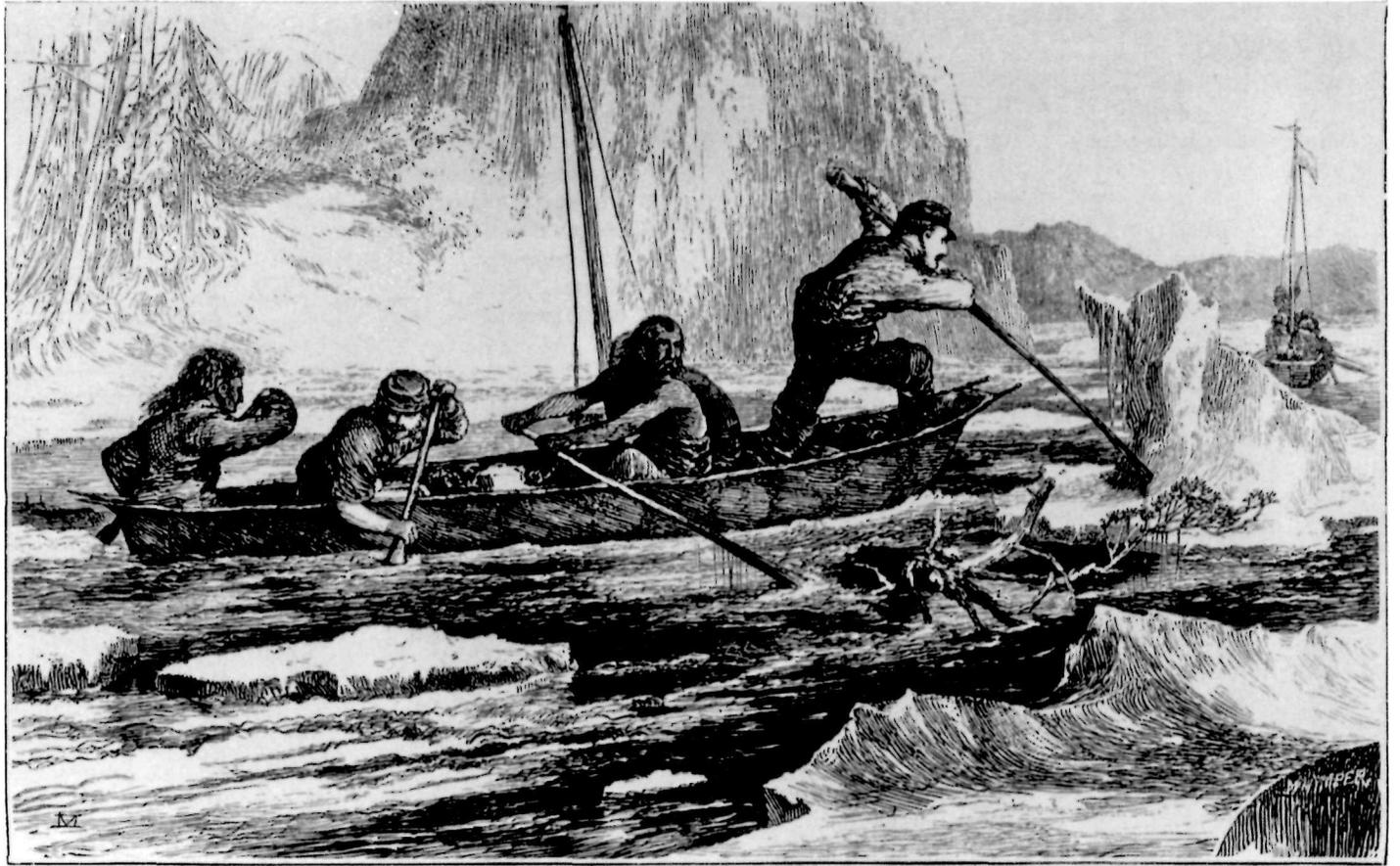
L'histoire des transports au Yukon

par Gordon Bennett

Lieux historiques canadiens
n° 19

7	Sommaire
7	Reconnaissance
8	Introduction
8	Modes de transport
24	La ruée vers l'or
61	Récession et redressement économique
98	L'entre-deux-guerres
131	L'apport militaire
146	L'aube d'une ère nouvelle
154	Epilogue
156	Notes
172	Bibliographie

Frontispice: «La débâcle sur le fleuve Yukon». (Frederick Whymper, *Travel and Adventure in the Territory of Alaska* [Londres, John Murray, 1868], face à la p. 197.)



Sommaire

Ce document porte sur l'évolution du réseau des transports au Yukon, du début des années 1840 jusqu'aux années 1960, dans le contexte de la situation économique contemporaine. Il décrit les restrictions géographiques imposées au progrès économique du Yukon ainsi que les difficultés d'évolution particulières aux régions qui dépendent de l'exploitation des ressources non renouvelables. Le document étudie aussi jusqu'à quel point le transport a résolu ces difficultés. En outre, il traite des rôles des particuliers, des sociétés et des gouvernements dans l'évolution des divers moyens de transport et l'aménagement des diverses voies commerciales.

Présenté pour publication en 1972 par Gordon Bennett, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Ottawa.

Reconnaissance

L'auteur tient à remercier vivement les personnes suivantes pour leur gracieux concours: Roy Minter, pour son intérêt, son enthousiasme et ses commentaires; Victoria A.B. Faulkner et Don Jones de Whitehorse qui, en 1970, accordaient aimablement de longues entrevues à l'auteur; Margaret Carter, Margaret Archibald et Edward Bush, collaborateurs et cochercheurs en matière d'histoire du Yukon; le personnel de la bibliothèque du ministère des Affaires indiennes et du Nord et celui des Archives publiques du Canada, surtout James Whalen, Brian Hallett, Gerry Cumming et Brian Corbett.

L'auteur remercie la maison d'édition canadienne McClelland and Stewart, Limited, Toronto, qui a consenti la publication de citations du livre de Laura Beatrice Berton *I Married the Klondike*, et de celui de Pierre Berton *Klondike. The Life and Death of the Last Great Gold Rush*.

Au cours des quatre années suivant la rédaction du manuscrit destiné au ministère, et après la participation de l'auteur au projet de restauration du *Klondike*, de nombreuses données supplémentaires furent compilées sur l'histoire des transports au Yukon, en particulier sur la navigation fluviale. Malgré l'impossibilité d'incorporer ces données importantes dans le présent manuscrit, l'auteur a pu, grâce à un sursis de publication, remanier légèrement le texte original et y inclure de nombreuses illustrations acquises après 1972. Bien que les personnes et établissements cités n'aient pas directement participé à la recherche et à l'élaboration initiales de ce rapport, l'auteur tient toutefois à leur exprimer sa reconnaissance: Brian Speirs, Dianne Johnston et Linda Johnson, Archives du Yukon, Whitehorse; Len McCann, Musée maritime, Vancouver; les capitaines William Bromley, Alex Courquin et Cy Andrews; Charles Chapman, Allan Innes-Taylor, Al Olsen, Bill Maruk, Howard Perchie, Mark Steinback, W.D. Gordon, Jr., R.C. Beaumont, Bill Lesyk, Syd Smith, Bill Crawford, Cyril Doheny, William Bamford, Russell Kingston, R. Greenius, J. Dunn, Sid White, Jack Forde, Andy Keay, Jim Moran, Harold Nicholson et Claude Hogg.

Introduction

Depuis l'époque de la traite des fourrures au début des années 1840 jusqu'au présent dominé par l'exploitation minière de vils métaux, l'économie du Yukon a dépendu de l'exploitation de ressources irremplaçables. On a toutefois exagéré l'ampleur de cette dépendance car contrairement aux régions mieux connues, productrices de denrées essentielles, l'absence de terre arable a rendu impossible une économie de subsistance. Etant donné l'interdépendance entre les économies de nécessité première et les transports, ainsi que l'éloignement des centres métropolitains, il n'est guère surprenant que la demande de transports au Yukon ait toujours été très forte¹.

Les observateurs de la scène septentrionale s'étaient depuis longtemps rendu compte de l'importance primordiale de la question². Un écrivain s'est avancé jusqu'à affirmer que toute l'histoire du Nord a été liée à la solution du problème des transports³. Même durant la période pré-contact, lorsque la chasse et la pêche constituaient les seules formes d'activité économique, la qualité de la vie autochtone était en grande partie déterminée par les moyens de transport.

Cette étude portera surtout sur l'histoire des modes de transport et des voies d'accès au Yukon. Toutefois, selon les propos d'Harold Adams Innis en 1938, l'étude des transports peut s'appliquer à un domaine beaucoup plus étendu puisqu'elle empiète sur celui des grandes questions socio-politiques et certes sur celui des problèmes d'économie nationale⁴. Nous espérons que ce document démontrera que les divers modes de transport et voies d'accès ont non seulement assuré le mouvement des hommes et des matériaux mais joué aussi un rôle vital en déterminant la nature et le cours du développement du Yukon.

Modes de transport

I

Le Yukon est un territoire paradoxal: riche en ressources mais dénudé, attirant mais rebutant. Pour certains, il représente des trésors inexploités, des projets encore irréalisés et de brillantes perspectives d'avenir; pour d'autres, il ne symbolise rien de plus que la terre que Dieu donna à Caën. Aucune de ces vues n'est sans fondement mais, si le Yukon abonde en richesses naturelles, l'ironie du sort fait que son emplacement géographique les rende inaccessibles.

Situé au nord-ouest de l'Amérique du Nord et séparé de l'Europe par un océan de glaces, deux mers, des terres et des fleuves difficiles à traverser, le Yukon est resté jusqu'au milieu du XIX^e siècle, hors de portée de l'expansion européenne. Il paraissait une citadelle imprenable en raison de ses enceintes géographiques: le massif St-Elie et la cordillère septentrionale au sud-ouest, la chaîne des Cassiars et les Rocheuses au sud, les monts Mackenzie à l'est et l'océan Arctique au nord. Depuis des siècles, ces obstacles naturels ont effectivement entravé l'immigration vers l'intérieur. Seul le Yukon, fleuve qui prend sa source à 15 milles de l'océan Pacifique dans le nord de la Colombie-Britannique et traverse 2000 milles du Yukon et de l'Alaska jusqu'à la mer de Béring, permet de pénétrer de façon relativement aisée à l'intérieur du territoire. Même cette fissure est une concession faite de mauvaise grâce par la nature puisqu'en raison du climat arctique, le fleuve est annuellement fermé à la navigation durant une huitaine de mois et qu'en raison de la semi-aridité, le niveau d'eau est toujours faible au cours de la saison de navigation. Les basses températures et les légères précipitations ont rendu l'exploitation agricole impossible. Finalement, une grande partie de la région n'a pas subi d'érosion glaciaire, ce qui a durant des siècles préservé les ramparts et protégé les ressources de l'homme.

II

L'homme blanc n'a pas été le premier à surmonter les obstacles naturels du Yukon. L'Indien l'avait déjà précédé depuis des millénaires et réussi à immigrer en traversant le détroit de Béring¹. On ne sait pas grand-chose au sujet de ces Indiens et de leur mode vie avant l'arrivée des Blancs. Lorsque ces derniers eurent établi des rapports avec les autochtones, leur culture fut évaluée en fonction de la technologie européenne et jugée primitive. Dans l'optique des premiers explorateurs et commerçants, leur «civilisation» était inconnue des Indiens. Bien qu'il soit indéniable que l'apparente simplicité de la culture autochtone ait, dans une certaine mesure, été façonnée par la géographie et le climat, ces

1, 2 Deux types de canots utilisés par les Indiens de la région de Fort Selkirk.
(Frederick Schwatka, *Along Alaska's Great River* [New York, Cassell & Company (1885)], p. 221, 253.)



deux facteurs ne sont pas prépondérants car les Blancs ont ultérieurement vécu dans la même région et dans les mêmes conditions; si leur culture était, tout bien considéré, celle d'un pays vierge, elle était néanmoins plus avancée sur le plan technique. Dans le Nord, la culture du Russe et de l'Européen était distincte de celle des autochtones, d'une part, en raison de leurs échelles de valeurs différentes et, d'autre part, du fait qu'un réseau de transport rendait possibles leur ravitaillement et leurs communications avec l'extérieur.

Il importe ici de faire la distinction entre un réseau de transport et les modes de transport. En comparant les moyens de transport des Indiens et ceux des Blancs, du moins jusqu'à l'arrivée des bateaux à vapeur sur le Yukon, on constate que les deux étaient similaires. Comme les Blancs, les Indiens comptaient sur la navigation fluviale au cours de l'été. Grâce au canot d'écorce, qui était le moyen de transport principal, les Indiens jouissaient d'une certaine mobilité qui leur permettait de subvenir à leurs besoins quotidiens. Construit par les femmes de chaque tribu, qui étaient l'écorce sur des cadres de bois et enduisaient de gomme les jointures afin de les rendre imperméables, ces canots étaient peuplés au moyen d'avirons ou de perches². En hiver, les autochtones se déplaçaient en traîneau tiré par des chiens, en toboggan ou en raquettes. Le traîneau ou toboggan était en bois de bouleau et des lanières de cuir en rattachaient les diverses parties. Les Indiens n'utilisaient ni clous, ni chevilles. Le traîneau était garni de patins minces et larges, épousant les déclivités de la neige. Et afin de faciliter le glissement, ces patins étaient plaqués en dessous de minces lames d'os et glacés. Le traîneau de l'Indien était léger, rapide et à même de transporter de lourdes charges sur la neige unie. Afin d'aider son attelage, l'Indien le précédait généralement en raquettes et ainsi lui frayait passage³. Le climat avait donc établi les modes de transport saisonniers au Yukon, tant par voies fluviales que terrestres, et ces mêmes modes devaient durer jusqu'au début des années 1950. Cet assujettissement au climat et le rythme de vie qu'il fallut adopter en conséquence ont profondément influé sur l'histoire de la région.

III

Les Russes furent les premiers Blancs à atteindre l'Alaska. Bien qu'ils n'aient jamais poussé plus avant à l'intérieur du territoire ni traversé la frontière séparant le Yukon de l'Alaska⁴, ils établirent une voie d'entrée au Yukon qui devait être d'importance vitale au cours du XIV^e siècle. La voie tant cherchée était le fleuve Yukon, dont l'embouchure était à 70 milles au sud du port de Saint Michael. Les Russes étaient arrivés en quête de fourrures et avaient, entre-temps, établi un empire commercial et une société féodale

dans l'Alaska⁵. Le monopole russe a duré sans aucune concurrence jusqu'à la fin des années 1830 ou au début des années 1840. A cette époque, la Compagnie de la baie d'Hudson poursuivait une politique d'expansion vers l'ouest, après l'union de 1821, avec la Compagnie du Nord-Ouest et utilisait une série d'emplacements-comptoirs sur le Mackenzie réussissant ainsi à surmonter les obstacles qui avaient jusqu'alors entravé le commerce de la Grande-Bretagne avec le Yukon.

La traite des fourrures, aimant qui avait attiré les Blancs dans le Nord-Ouest, était axée sur deux facteurs: l'existence des animaux à fourrure et le réseau de transport fluvial. La traite des fourrures dépendait largement de ce réseau puisque les voies fluviales facilitèrent la pénétration de la Compagnie et que les emplacements destinés aux postes de traite furent choisis largement en fonction du transport fluvial⁶. L'assujettissement à ce mode de déplacement dura longtemps après que la Compagnie se fût retirée du Yukon; en fait, il a distinctement duré jusqu'aux années 1950 lorsque le dernier vapeur à roue arrière fut finalement mis à l'échouage.

La Compagnie de la baie d'Hudson a, en mouvement de pince, franchi les barrières naturelles séparant le Yukon du district du Mackenzie, utilisant le fleuve Mackenzie, comme source de toute exploration vers l'ouest. En 1840, la Compagnie engageait Robert Campbell pour explorer le bras nord de la Liard jusqu'à sa source, traverser la ligne de partage des eaux, et découvrir toute rivière coulant vers l'ouest⁷. En mai 1840, Campbell et un groupe de sept hommes quittaient Fort Halkett sur la Liard et suivaient son cours jusqu'à son point de jonction avec la Dease. De là, Campbell virait vers le nord, traversant la rivière Frances, puis un lac de montagne qu'il nomma Frances, en hommage à Lady Simpson. Il suivit ensuite le cours du Finlayson, atteignant le lac du même nom et une autre rivière qu'il appela Pelly, nom du gouverneur de la Compagnie de la baie d'Hudson. C'est alors qu'il retourna au bord du lac Finlayson afin d'y rejoindre son groupe⁸. En 1842, soit deux ans plus tard, Campbell établissait, sur la rive du lac Frances, le premier comptoir de la Compagnie de la baie d'Hudson au Yukon⁹. Au cours des six années suivantes, Campbell pénétrait dans la section sud-est du Yukon, établissait un autre comptoir à Pelly Banks, explorait les rivières Pelly et Lewes ainsi que le fleuve Yukon. En 1848, il bâtissait Fort Selkirk au confluent du Yukon et de la Pelly¹⁰.

Entre-temps, les négociants de la Compagnie avaient utilisé la Porcupine et activement étendu le commerce jusqu'à la partie septentrionale du Yukon. Le chef de poste, John Bell, qui, en 1840, avait bâti Fort McPherson dans les Territoires du Nord-Ouest, découvrait la rivière Rat et, en 1842, explorait la Porcupine

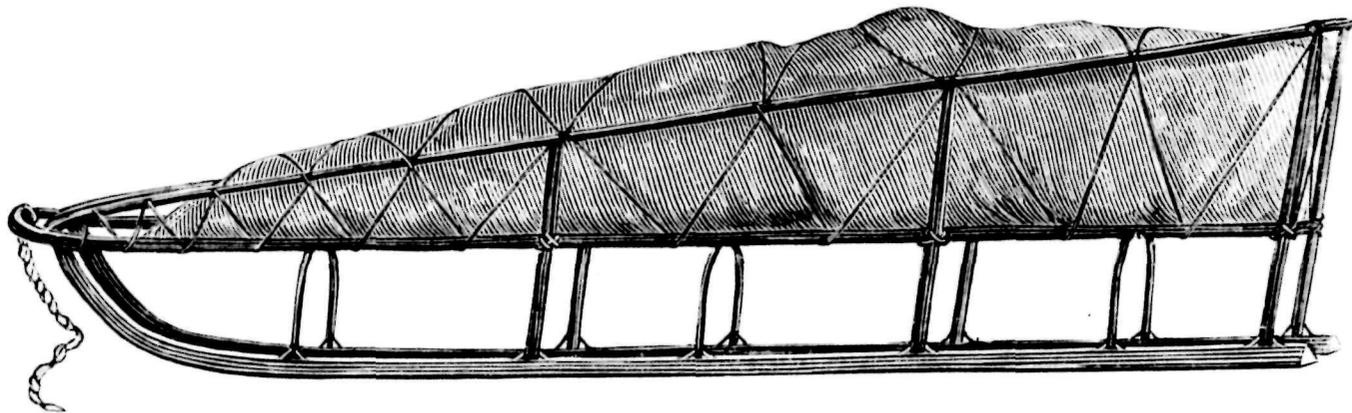
3 Un traîneau utilisé par les Indiens du bas Yukon. (W.H. Dall, *The Yukon Territory* [Londres, Downey, 1898], p. 166.)

4, 5 Divers types de raquettes utilisées dans le Nord. 4, A est un type de raquette utilisée par les Eskimaux ou les Inuit. Sauf pour les interstices et la surface plate, elle ressemble, par sa forme et ses dimensions, à la raquette de la Compagnie de la baie d'Hudson (B). C

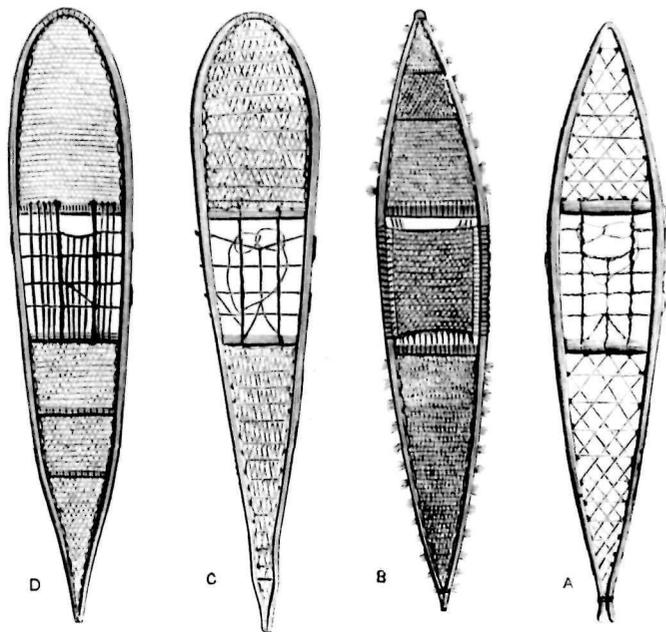
et D, approximativement deux fois plus longues qu'A et B, étaient utilisées par les Indiens Ingaliks et Kutchins du bas Yukon (W.H. Dall, *The Yukon Territory* [Londres, Downey, 1898], p. 190). 5, La plus large des deux raquettes chil-kats servait à transporter les provi-

sions; on chaussait la plus étroite pour la chasse (Frederick Schwatka, *Along Alaska's Great River* [New York, Cassell & Company (1885)], p. 87.)

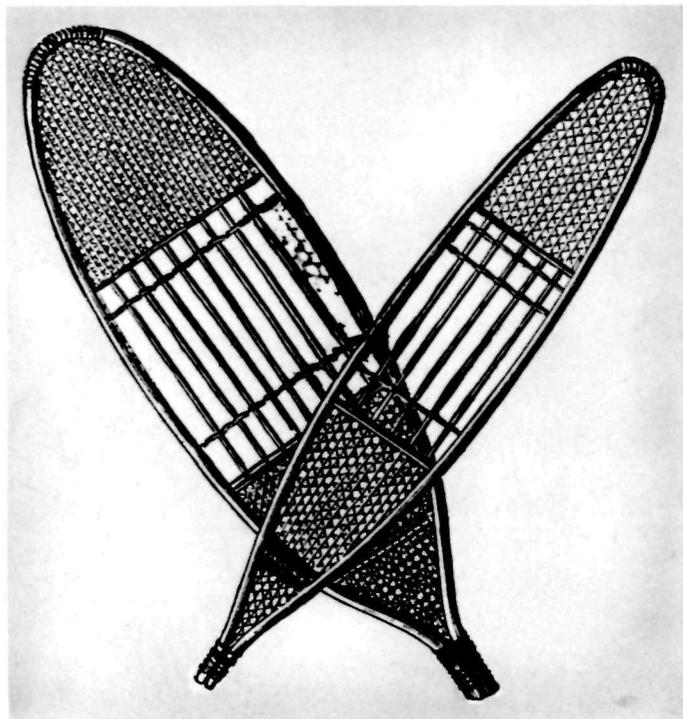
3



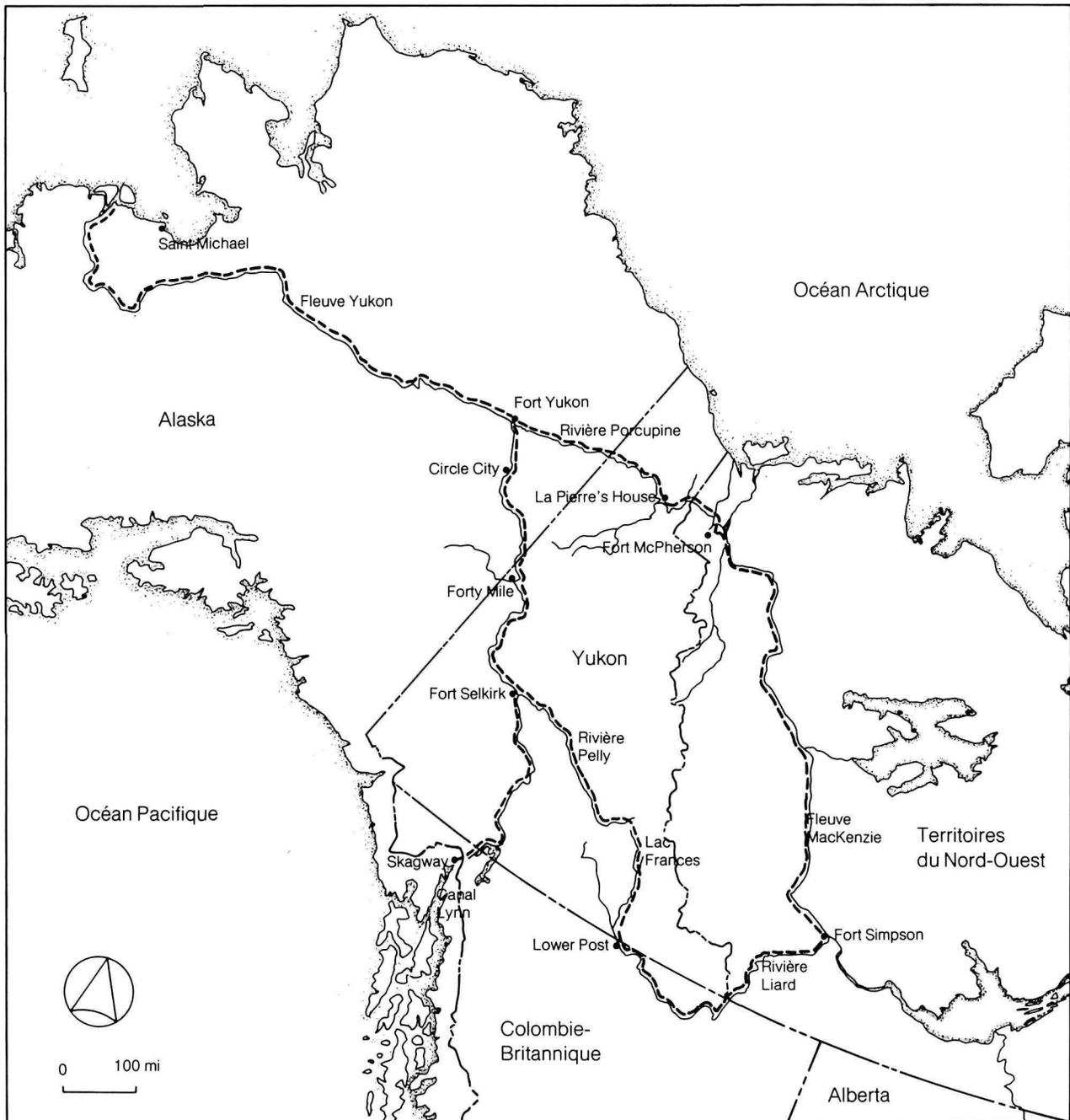
4



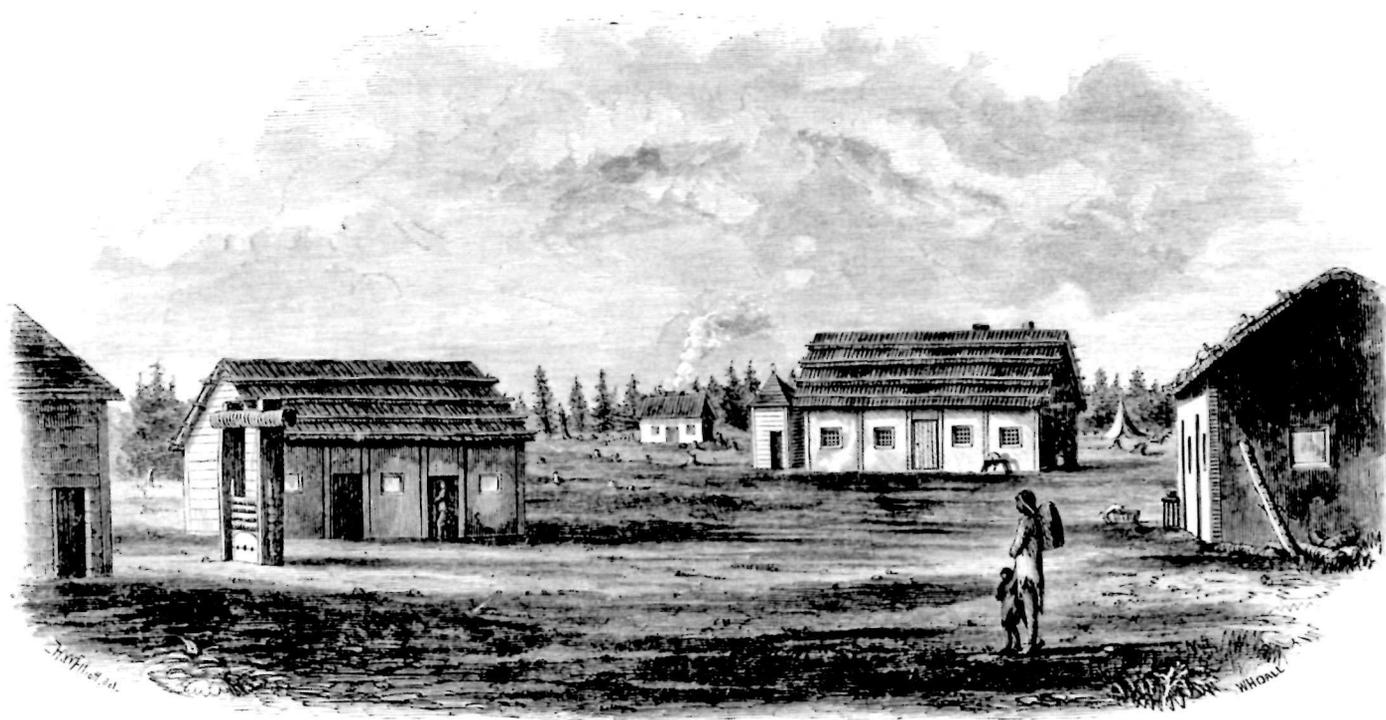
5



6 Les routes qui menaient vers l'intérieur.
(Carte: S. Epps.)



7 Fort Yukon, juin 1867. La palissade, non illustrée, servit plus tard de combustible pour les bateaux à vapeur qui naviguaient sur le Yukon. (W.H. Dall, *The Yukon Territory* [Londres, Downey, 1898], face à la p. 103.)



jusqu'à son embouchure. En 1847, Alexander Murray fut chargé d'établir un comptoir au confluent de la Porcupine et du Yukon. Il quitta Fort McPherson en juillet 1847, en route pour La Pierre's House d'où il s'embarquait sur le *Pioneer* vers l'embouchure de la Porcupine. Arrivé là, il y choisissait l'emplacement d'un poste de traite et bâtissait Fort Yukon¹¹. Bien que situé en Amérique russe (plus tard l'Alaska), juste quelques milles à l'ouest du territoire britannique, l'avantage commercial de ce comptoir établi au confluent de la Porcupine et du Yukon avait plus de poids que les considérations diplomatiques dans cette région éloignée, et Fort Yukon devint le centre de commerce de la Compagnie dans le Yukon septentrional.

En 1847 cette dernière avait, à partir du fleuve Mackenzie, établi deux voies de transport fluvial jusqu'au Yukon. En 1851, Robert Campbell effectuait son voyage historique de Fort Selkirk, en aval du Yukon, jusqu'au Fort Yukon, prouvant ainsi que le Yukon et la Pelly suivaient le même parcours¹². Cette découverte était de grande importance. On avait toujours éprouvé des difficultés à ravitailler les comptoirs du Yukon méridional en raison des conditions de voyage périlleuses sur la Liard. En découvrant que la Pelly et le Yukon suivaient le même cours, on abandonna la Liard en faveur de la Porcupine¹³. De 1852 à 1869, période au cours de laquelle la Compagnie de la baie d'Hudson fut expulsée de Fort Yukon par le gouvernement des États-Unis, la Porcupine était devenue la grande voie d'accès à l'intérieur du Yukon¹⁴.

Pour la Compagnie, la traite des fourrures au Yukon était, tout bien considéré, une entreprise précaire. Comme la réseau de transport était limité et les frais élevés, la Compagnie n'a jamais pu surmonter ces difficultés. A celles-ci s'ajoutait l'hostilité de l'Indien s'insurgeant contre toute incursion de l'homme blanc; à titre d'exemple, il suffit de mentionner ici la destruction de Fort Selkirk par les Chilkats en 1852. Toutefois, les actes d'hostilité commis par les Indiens étaient occasionnels et donc d'importance secondaire. Dans le cas de Fort Selkirk, c'était probablement le réseau de transport inadéquat qui avait entravé le ravitaillement de la place et simplement servi de prétexte aux Chilkats pour prendre des mesures draconiennes afin de regagner leur monopole historique sur le commerce dans le sud du territoire. Au sein de la Compagnie même, on avait continuellement débattu la question de la rentabilité du commerce au Yukon. Le grand argument invoqué pour abandonner les comptoirs méridionaux était que ceux du lac Frances, de Pelly Banks et de Fort Selkirk avaient subi des pertes de 1848 à 1850 et que durant sa dernière année d'exploitation (1851) celui de Fort Selkirk avait encore subi des pertes¹⁵.

Une étude des difficultés de transport qui entravaient sérieusement la Compagnie révèle l'impossibilité de diriger de l'est un commerce de fourrures rentable au Yukon. Selon Innis, les traîneaux dont la Baie se servait au Yukon étaient plus petits que ceux utilisés ailleurs et les fourrures devaient donc être emballées en plus petits ballots¹⁶. L'éloignement des comptoirs yukonnais rendait leur ravitaillement aléatoire et il était presque impossible d'assurer la rentabilité de l'entreprise puisque les Indiens se montraient intransigeants en affaires. George M. Dawson, géologue fédéral en chef, notait ultérieurement qu'il avait fallu sept ans pour que les produits de Fort Yukon et de Fort Selkirk arrivent sur le marché. Le rythme du commerce était comme suit:

*Goods. – 1st year, reach York Factory; 2nd year, Norway House; 3rd year, Peel River, and were hauled during the winter across the mountains to La Pierre's House; 4th year, reach Fort Yukon. Returns. – 5th year, reach La Pierre's House and are hauled across to Peel River; 6th year, reach depot at Fort Simpson; 7th year, reach market.*¹⁷

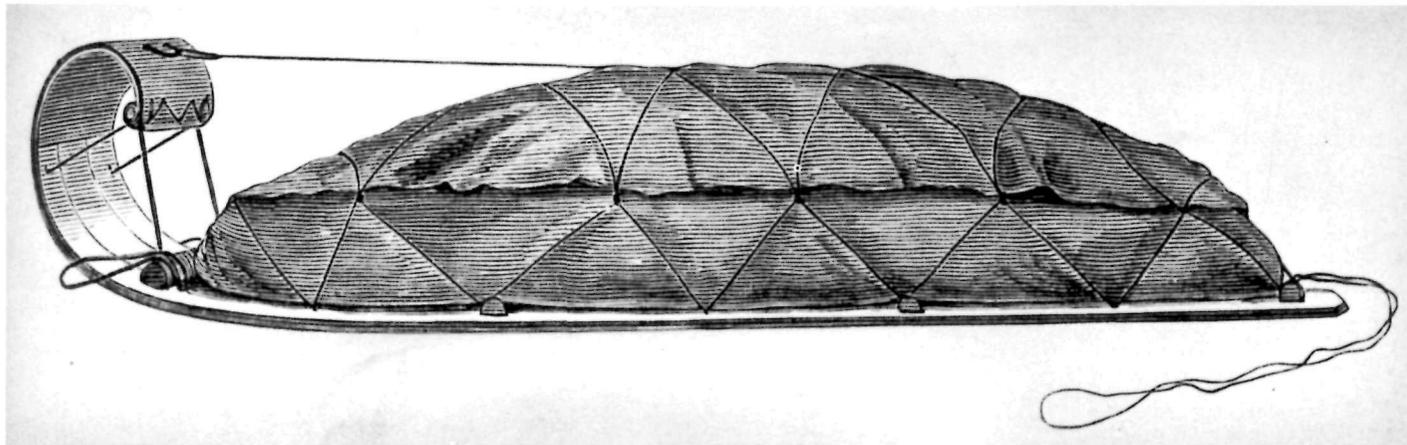
La Compagnie fut donc obligée de s'en tenir au commerce des fourrures de grande valeur, ce qui l'a désavantagée dans sa concurrence avec les Russes¹⁸.

Après l'expulsion de la Compagnie de Fort Yukon en 1869, on tournait la dernière page d'un chapitre de l'histoire des transports au Yukon. Au cours de cette période, deux voies fluviales avaient été ouvertes à l'intérieur du territoire. Toutefois, aucune ne devait rester aussi importante qu'au début. La nature même de la traite des fourrures, entreprise par la Baie, et son succès très aléatoire découragèrent la colonisation et aussi l'établissement de modes de transport plus modernes¹⁹. La Compagnie avait employé les mêmes moyens de déplacement que les autochtones et y avait apporté de légères modifications, dont les plus importantes furent le traîneau et les raquettes de la Baie. Le premier était, en fait, un toboggan long de neuf pieds, consistant en trois planches de bouleau reliées par des pièces transversales. La fourrure était transportée dans un grand sac de peau d'orignal attaché au traîneau. Le style toboggan fut adopté parce qu'il était plus approprié que le traîneau ordinaire au transport des gros ballots. Toutefois, cette modification exigeait que l'on abandonne plusieurs caractéristiques utiles du traîneau ordinaire. Par conséquent, il fut difficile de manier le traîneau de la Baie, de monter une colline et pratiquement impossible de demeurer sur la piste en longeant un flanc de coteau. Les ballots étaient endommagés par l'eau et la neige parce que le véhicule rasait le sol. En outre, il avançait lentement sauf sur la neige durcie. Dans cette perspective, la Compagnie conçut un modèle de raquettes spéciales et utilisables sur les pistes, lesquelles tassaient la neige, facilitant

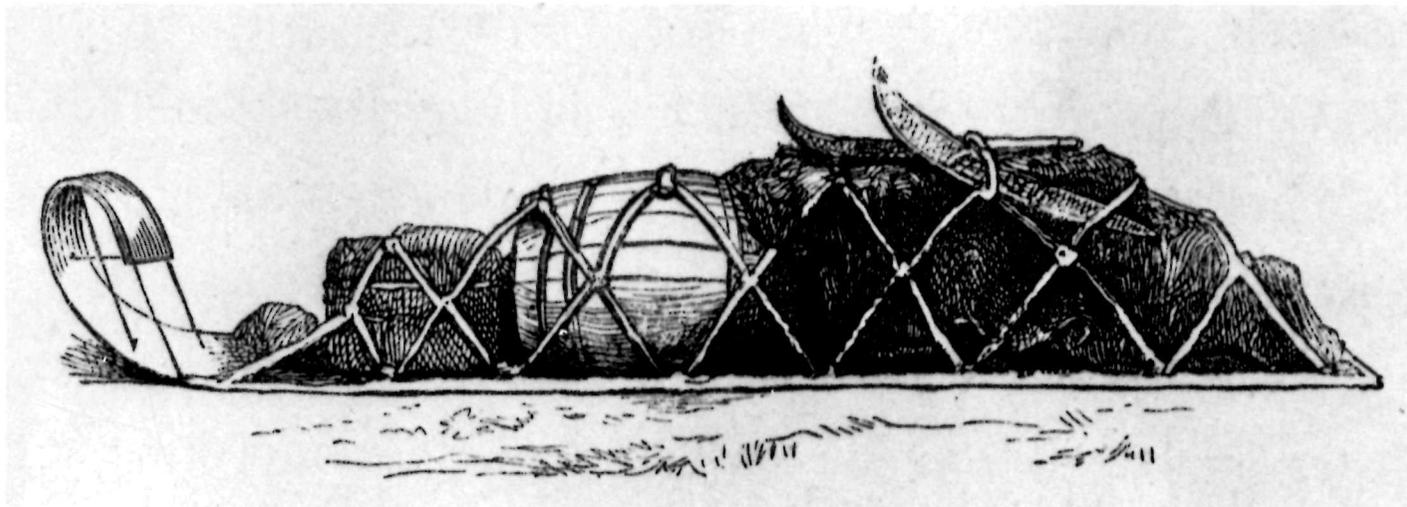
8, 9 Deux illustrations d'un traîneau de la Compagnie de la baie d'Hudson. Il semble que la figure 8 soit la représentation la plus exacte du traîneau. (W.H. Dall, *The Yukon Territory* [Londres, Downey, 1898], p. 165; Frederick

Whymper, *Travel and Adventure in the Territory of Alaska* [Londres, John Murray, 1868], p. 230.)

8



9

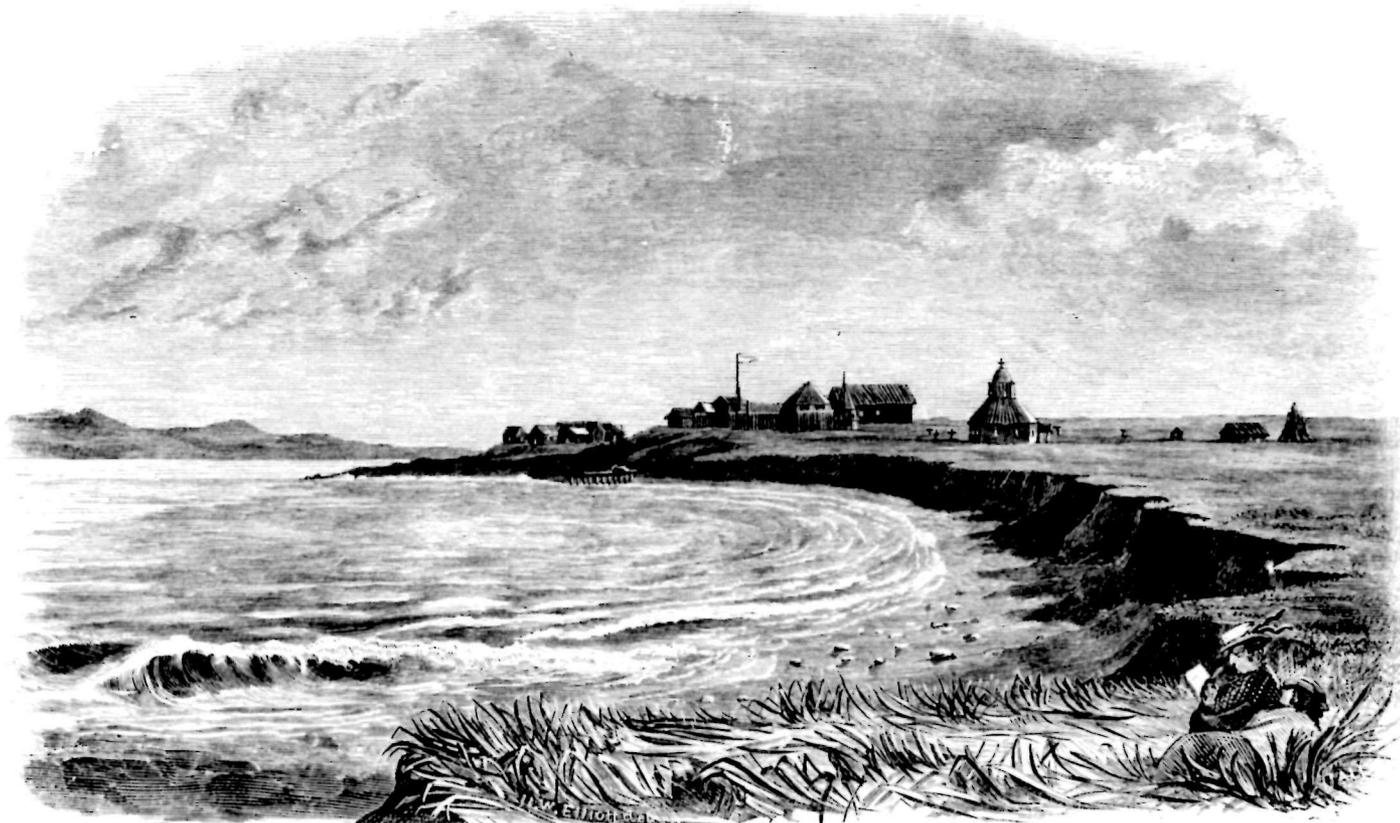


10 Saint Michael, en Alaska, aux environs de 1865. Situé à 70 milles de l'embouchure du Yukon, Saint Michael était le port le plus accessible pour les navires au long cours. On transbordait ensuite les marchandises sur des navires flu-

viaux pour remonter le Yukon. (W.H. Dall, *The Yukon Territory* [Londres Downey, 1898], face à la page 11.)

11 L'embouchure du Yukon, porte de l'Alaska et du Yukon. (Frederick Whymper, *Travel and Adventure in the Territory of Alaska* [Londres, John Murray, 1868], face à la p. 164.)

10



11



ainsi le glissement du traîneau. Elles étaient petites, leur longueur réglementaire étant de 30 pouces. Pointues aux deux bouts, le devant était recourbé vers le haut et pourvu d'une pomme pour briser la croûte. Pour les autres activités hivernales, dont la chasse, les trafiquants utilisaient de plus grandes raquettes, modelées sur celles des Kutchins²⁰. C'est seulement à Fort Yukon que l'on essaya d'introduire des navires en en construisant deux en 1848, mesurant 30 pieds 8 pouces de long et 9 pieds par le travers, mais ceux-ci furent réduits à transporter sur la Porcupine des marchandises destinées à La Pierre's House²¹.

IV

En 1867, les Etats-Unis achetaient l'Alaska à la Russie. Leur attitude à l'égard de l'Alaska ressemblait beaucoup à celle de Voltaire à l'égard de la Nouvelle-France²², mais un groupe de négociants plein d'initiative s'intéressa à cette nouvelle possession américaine. La Hutchison, Kohl and Company, société de San Francisco, fut attirée par la pêche de phoques de Pribiloff dans le nord-ouest, et elle acheta les navires et comptoirs de commerce russes. En 1868, la firme présentait l'acte de société, constituant l'Alaska Commercial Company²³. La Compagnie de la baie d'Hudson s'étant pratiquement retirée du Yukon en 1869, l'Alaska Commercial Company étendit ses activités, englobant la traite des fourrures de l'intérieur, et elle s'attribua rapidement le monopole du commerce, non seulement dans l'Alaska mais aussi dans le Yukon. Jusqu'en 1894, date à laquelle l'inspecteur Charles Constantine de la Police à cheval du Nord-Ouest fut affecté au district de Forty Mile, l'histoire du Yukon et celle de l'Alaska furent pratiquement identiques.

Cette période de l'histoire yukonnaise fut marquée par deux modes d'activités économiques: la traite des fourrures et la prospection, mais, d'une année à l'autre, cette dernière devenait l'entreprise la plus importante. L'Alaska Commercial Company continua la traite des fourrures mais le piégeage se faisait par des Indiens ou des prospecteurs cherchant à suppléer au faible produit de leurs fouilles. A l'encontre de la Compagnie de la baie d'Hudson, ces deux activités économiques se sont relativement complétées sous les auspices de l'Alaska Commercial Company.

L'établissement de cette dernière dans l'Alaska et au Yukon entraîna l'abandon des routes commerciales empruntées par la Compagnie de la baie d'Hudson. Après 1867, le fleuve Yukon, via Saint Michael, devenait la principale voie d'accès à l'intérieur du Yukon. L'adoption de l'ancienne route commerciale russe eut un profond effet sur le progrès des transports au Yukon. Elle apportait non seulement un changement important au mode d'accès, mais elle permettait aussi l'introduction des navires à vapeur, pre-

mière grande innovation technique dans l'histoire des transports au Yukon²⁴.

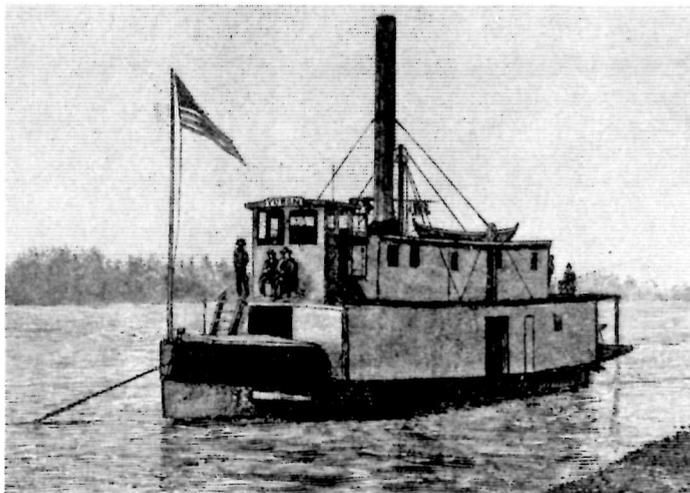
Le premier navire à vapeur sur le Yukon fut le *Wilder*, petit bâtiment employé par la Russian-American Telegraph Company²⁵. W.D. Hall, explorateur américain, le comparant à un ancien fer à repasser, mentionnait qu'il était juste aussi précieux, pour assurer les services nécessaires. Incapable de haler quoi que ce soit, ou de transporter une cargaison quelconque, tout en n'étant point aisé à gouverner au moindre souffle de vent, on ne peut guère dire que le *Wilder* ait favorablement marqué les débuts d'un mode de transport qui devait régner dans le Yukon au cours d'un siècle environ²⁶.

Un service fluvial régulier fut instauré lorsque l'Alaska Commercial Company lança, en 1869, le *Yukon*, vapeur à roue arrière, et lorsque deux ans plus tard, la Western Fur and Trading Company lança le *St. Michael*. C'étaient deux petits bâtiments de 70 à 80 pieds de long, de 14 à 20 pieds de large, d'un tirant d'eau de 3 à 4 pieds. Pourvu de puissants appareils à combustion de bois, chaque navire était destiné à remorquer, au besoin, un chaland d'une capacité maximale de dix tonnes. L'arpenteur canadien William Ogilvie, chargé d'établir le 141^e méridien limitrophe, et qui devait plus tard se distinguer dans l'histoire de la ruée vers l'or, écrivait que le *Yukon* pouvait, de Saint Michael, effectuer un voyage aller-retour n'importe où dans les parages de la ligne de démarcation, et ce, en un mois environ, le voyage en amont prenant vingt jours. En 1871, le *Yukon* remontait le fleuve jusqu'à Fort Selkirk. Aucun vapeur à roue arrière ne s'était jamais aventuré au-delà de l'ancien comptoir commercial de Campbell²⁷ avant 1898, date à laquelle les vapeurs à roue arrière commencèrent à sillonner le haut Yukon ou secteur Bennett-Dawson.

C'était la traite des fourrures qui avait attiré l'Alaska Commercial Company vers le Nord-Ouest. Toutefois, au début des années 1870, naissait une entreprise qui devait prédominer et remplacer presque entièrement la traite des fourrures²⁸. C'était l'exploitation de l'or.

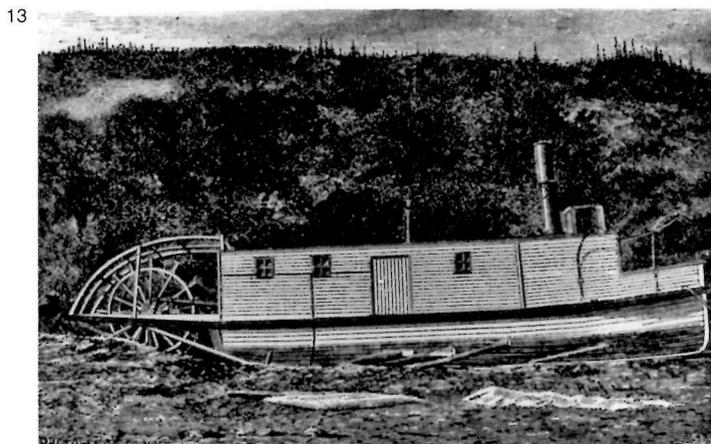
En 1848, la découverte de l'or en Californie accéléra l'année suivante la ruée vers l'or de la côte ouest. Lorsque cette première activité frénétique se fut apaisée et que les méthodes d'exploitation individuelles furent progressivement remplacées par des procédés techniques plus modernes, la plupart de ceux qui s'étaient rués vers les terrains aurifères de la côte ouest décidaient de se livrer à une occupation moins romanesque mais plus profitable: celle de coloniser la Californie. La ruée vers l'or avait, toutefois, engendré une race d'hommes obsédés leur vie durant par la recherche de l'or. Dès le début des années 1850, ces hommes se

12 Le vapeur Yukon, propriété de l'Alaska Commercial Company. (U.S. Army. *Department of Columbia, Report of a Military Reconnaissance in Alaska, Made in 1883, by Frederick Schwatka* [Washington (D.C.), USGPO, 1885], p. 44.)



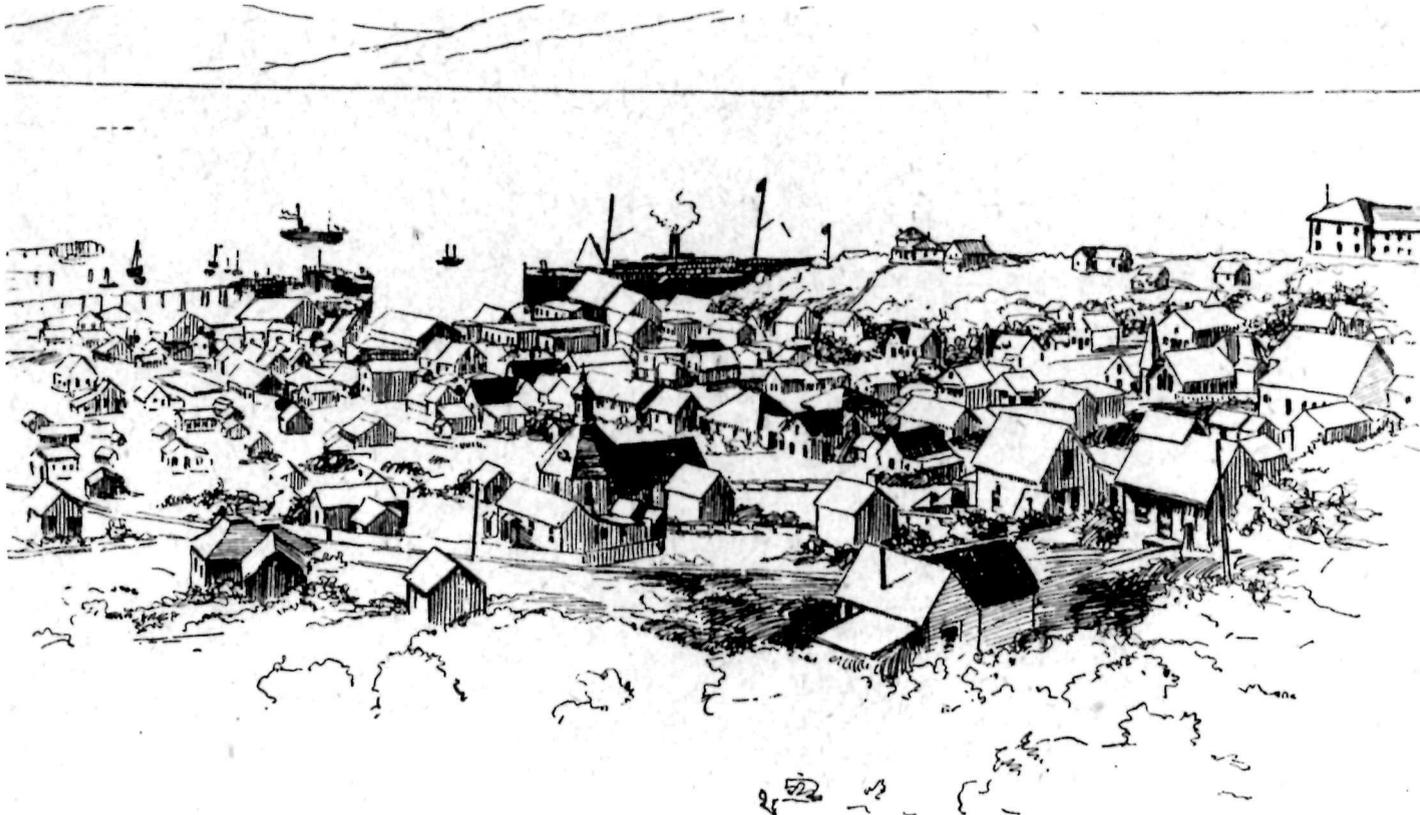
13 Le vapeur St. Michael, échoué sur un écueil près de Fort Yukon. Ce bateau fut d'abord la propriété de la Western Fur and Trading Company (aussi appelée la Northern Trading Company), qui ferma ses portes après une courte existence. Par la suite, la société

Alaska Commercial Company en fit l'acquisition. (U.S. Army. *Department of Columbia, Report of a Military Reconnaissance in Alaska, Made in 1883, by Frederick Schwatka* [Washington (D.C.), USGPO, 1885], p. 43.)



14 Juneau, Alaska. Avant la ruée vers l'or du Klondike, Juneau était le centre principal d'équipement pour les prospecteurs qui comptaient se rendre au Yukon par la piste du col Chilkoot. C'était le dernier port d'escale pour les bateaux qui remontaient la passe In-

14



précipitaient vers tout nouveau terrain aurifère qu'ils abandonnaient dès qu'ils avaient vent de la découverte d'un autre filon.

Vers les années 1860, la piste des terrains aurifères aboutissait au district de Cariboo en Colombie-Britannique²⁹. L'expansion de l'exploitation aurifère, commencée en Californie et atteignant un point culminant dans le Cariboo, avait généralement suivi une voie septentrionale.

Selon cette tendance, des prospecteurs plus spéculatifs conjecturaient qu'une zone aurifère pouvait s'étendre du nord au sud sur la bordure occidentale de l'hémisphère et que son lieu d'origine devait être quelque part au Yukon ou en Alaska. Au début des années 1870, ces hommes commençaient à s'infiltrer dans le Yukon pour vérifier leurs hypothèses.

Quatre d'entre eux se distinguèrent dans l'histoire du Yukon: Leroy Napoléon «Jack» McQuesten, Al Mayo, Arthur Harper, et Joseph Ladue. McQuesten, Mayo et Harper arrivèrent dans le Nord en 1873, via Fort Yukon et la Porcupine. En 1874, ils entrèrent au service de l'Alaska Commercial Company³⁰. Au cours des 20 années suivantes, ils établirent des comptoirs commerciaux, prospectèrent et, un peu partout dans le territoire, prêtèrent assistance à d'autres prospecteurs, sous forme d'approvisionnement, de crédit, de transport et de conseil. Joseph Ladue les rejoignit en 1882.

On peut dire que chacun était un mineur frustré. Aucun d'eux n'a jamais découvert l'or qui les avait attirés dans le Nord mais ils n'étaient pas des ratés. L'auteur Pierre Berton estime que sans la série de postes établis au Yukon par ce trio, l'exploration du réseau fluvial n'aurait pas été possible³¹. En outre, cette série de comptoirs présentait un cadre propice au premier réseau de transport intérieur au Yukon.

Excepté la grande innovation dans la navigation, qui remonte à la fin des années 1860, il n'y eut aucun changement important au réseau de transport avant les premières années 1880, lorsqu'une autre voie fut ouverte vers le Yukon.

Située à l'entrée du canal Lynn, cette nouvelle voie d'accès commençait à Dyea, traversait le col Chilkoot jusqu'aux lacs des montagnes du nord-ouest de la Colombie-Britannique et longeait le Yukon en aval. Pendant des années, les Chilkats avaient gardé le col et empêché les Blancs d'y passer afin de conserver le monopole du commerce avec les Indiens de l'intérieur³². En 1878, un prospecteur du nom de George Holt emprunta le col et, dit-on généralement, fut le premier Blanc ayant réussi à défier l'interdit des Indiens³³. Deux ans plus tard, la diplomatie de canonnière du *Jamestown* persuadait le chef des Chilkats de permettre le libre accès du col qui fut alors ouvert à tous. Depuis 1881, le col Chil-

koot est la grande voie d'accès des mineurs se rendant au Yukon³⁴.

Il était difficile de traverser le col Chilkoot, la piste étant une véritable course d'obstacles. On ne pouvait utiliser des bêtes de somme pour tout le voyage entre le canal Lynn et les lacs sur l'autre versant³⁵, parce que le chemin était escarpé et rocailleux. Les Chilkats, désormais incapables d'entraver le passage des Blancs, firent contre mauvaise fortune bon cœur et choisirent le métier lucratif d'assurer le transport des provisions des prospecteurs jusque de l'autre côté du col³⁶.

L'or découvert en 1886 le long des graviers de la rivière Stewart, et, en 1887, dans le ruisseau Forty Mile, multipliait encore le nombre des mineurs affluant vers la région. Ainsi donc, s'établissait en 1887 une tendance qui s'était déjà dessinée dès 1882, lorsque les prospecteurs commencèrent d'utiliser la piste Chilkoot. Cette tendance devait persister, en variant seulement un peu, jusqu'à et y compris la ruée vers l'or de 1898.

On a hélas été porté à penser que toute activité relative à la ruée vers l'or du Klondike fut engendrée par elle. Cette tendance n'a en aucun cas été plus trompeuse que dans l'histoire du progrès des transports au Yukon. Un rapide examen des événements qui eurent lieu durant les années 1880, surtout en fonction de l'anse Lynn, voie d'accès vers l'intérieur, révèle que la superstructure du réseau de transport des innombrables chercheurs d'or avait été établie bien avant 1897–1898.

En 1886, John J. Healy bâtissait un comptoir commercial à Dyea. Les prospecteurs y débarquaient des navires au long cours sur lesquels ils avaient traversé la passe Inland [canalisation naturelle le long de la côte], y achetaient leurs provisions et s'arrangeaient avec Healy pour le transport de leurs bagages sur la piste. Ainsi donc la première entreprise commerciale, desservant les mineurs allant au Yukon, était organisée 12 ans avant la ruée vers l'or. En 1887, Sheep Camp, aux trois quarts de la piste escarpée de Dyea, avait été établi, comme principal point de relais sur le versant littoral du col, juste comme ce fut le cas durant la ruée vers l'or³⁷. Dès 1887, les prospecteurs débitaient le bois pour la construction, au lac Bennett, de bateaux pour descendre le Yukon; comme William Ogilvie constatait la même année que le bois pour la construction de navires était pratiquement épuisé, on suppose que cette activité devait remonter à quelque temps déjà³⁸. La ville aux innombrables tentes, en bordure de la rive sud du lac Bennett, a dû étonner les journalistes envoyés sur les lieux pour décrire la situation phénoménale du Klondike; toutefois, pour ceux qui avaient vécu au Yukon pendant quelques années, c'était seulement la phase marquante, mais surprenante certes, d'un processus qui avait commencé au moins dix ans auparavant.

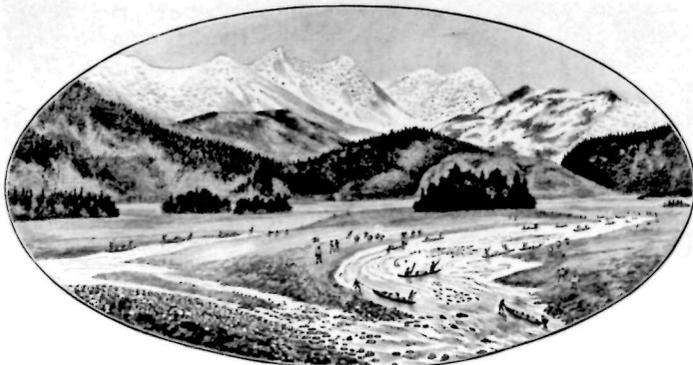
15 Près de Dyea, en Alaska, à l'extrémité sud de la piste Chilkoot, au début des années 1880. (*Frederick Schwatka, Along Alaska's Great River [New York, Cassell & Company (1885)], p. 65.*)

16 Illustration du col Chilkoot (passage que Schwatka avait appelé Perrier Pass), quatorze ans avant la ruée. Schwatka a baptisé de nombreux endroits le long de la piste du col Chilkoot et dans le haut Yukon. (*Frederick Schwatka, Along Alaska's Great River*

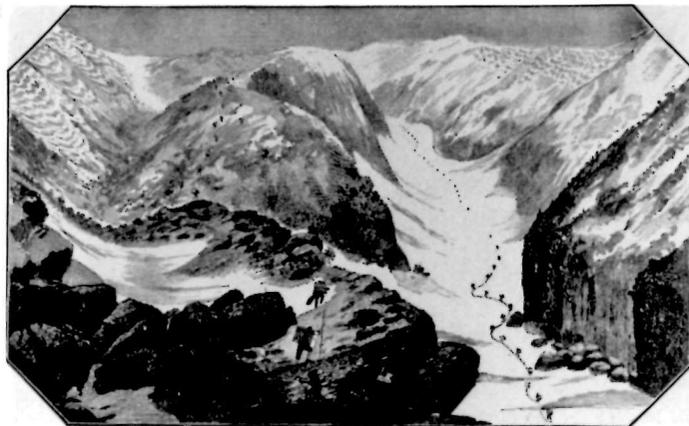
[New York, Cassell & Company (1885)], p. 85.)

17, 18 Problèmes de navigation sur le haut Yukon. 17, Un radeau tente d'éviter des arbres ou arbustes déracinés par l'érosion des rives. 18, Il arrivait beaucoup plus fréquemment que le radeau échoue, ce qui signifiait de longues heures pour le décharger, le re-

15



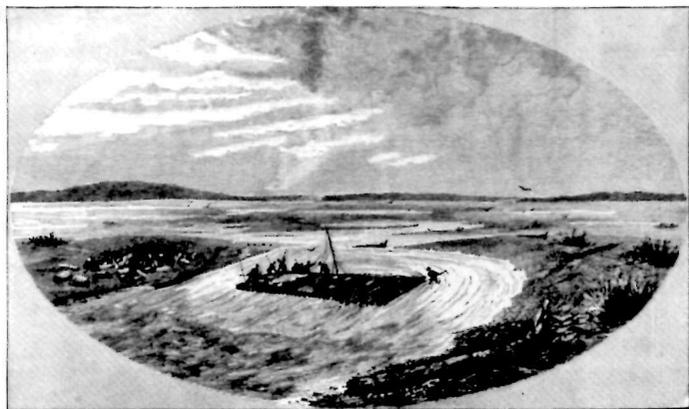
16



17



18



mettre à flot, puis le recharger, avant de continuer le voyage. (*Frederick Schwatka, Along Alaska's Great River [New York, Cassell & Company (1885)], p. 134, 145.*)

L'examen rétrospectif révèle que les années 1880 furent marquées par des réalisations importantes dans la structuration du réseau de transport des innombrables chercheurs d'or. Pour la première fois, des informations précises sur les voies d'accès furent recueillies grâce aux explorations de l'officier américain, Frederick Schwatka, et des Canadiens, George M. Dawson et William Ogilvie³⁹. Afin d'éviter les rapides Whitehorse⁴⁰, un chemin de portage, entièrement pourvu de voies de roulage et de treuils pour hisser les bateaux, fut aménagé en 1887 sur la rive est du Yukon, en face de l'endroit où se trouve actuellement Whitehorse. Au cours de la même année, Dawson informait le ministre de l'Intérieur que le gouvernement des États-Unis avait autorisé Edward Bean à construire une route traversant le col White, à environ six milles à l'est du Chilkoot et que, selon les rumeurs, une voie ferrée devait être construite empruntant le Chilkoot⁴¹. Le secrétaire de l'Intérieur, auquel Bean avait demandé l'autorisation de construire une piste franchissant le col White, la lui avait refusée parce que le Congrès était le seul organe habilité à cet effet. Bean ne fut pas le dernier à envisager sérieusement l'aménagement d'une piste traversant le col White avant la ruée vers l'or. Au moins deux autres demandes furent vainement faites, l'une en 1888, l'autre en 1891 par William Moore⁴².

Tous ces projets infructueux laissent pourtant supposer que les indices précurseurs de la ruée vers l'or du Yukon étaient économiquement assez prometteurs pour justifier la théorie concernant les importantes améliorations à apporter au réseau des transports. En outre, ils laissent supposer que ces ambitieux projets de transport ne découlaient pas simplement de la passion frénétique de l'or. S'il importe de se rappeler que les demandes de charte ou d'autorisation ne prouvaient pas nécessairement les bonnes intentions des requérants, il faudrait toutefois noter que les gouvernements, et non les particuliers, étaient ceux qui se risquaient généralement dans la construction des voies ferrées «de mise en valeur» au cours du XIX^e siècle, et que l'absence de loi sur l'octroi d'une charte, et plus encore de la subvention subséquente, peut bien avoir fait obstacle à une série de projets qui étaient économiquement prématurés⁴³.

Pour répondre à l'affluence croissante, on étendit le service des vapeurs à roue arrière au bas du fleuve. Un petit, le *New Racket*, fut donc construit en 1883. L'Alaska Commercial Company avait, en 1889, bâti l'*Arctic*, l'un des premiers grands navires desservant le bas du fleuve (140 pieds de long sur 28 de large et une coque de 6 pieds); comme ses prédécesseurs, il fit le voyage Saint Michael-Fort Selkirk⁴⁴.

En 1892, le monopole de l'Alaska Commercial Company était brisé par une société de Chicago, qui formait la North American Transportation & Trading Company, dont l'administration centrale au Yukon se trouvait à Cudahy. Immédiatement après, les deux entreprises réduisaient leurs prix et fournissaient de meilleurs produits⁴⁵. En outre, la North American Transportation & Trading Company prenait la décision, non moins importante, de se lancer dans la navigation fluviale. Le *Portus B. Weare*, le premier de ses vapeurs à roue arrière, était mis à l'eau en 1892. Peu après, suivait le *John J. Healy*. Relevant le défi de sa nouvelle concurrente et répondant aux besoins de la population croissante dans le Nord, l'Alaska Commercial Company ajoutait l'*Alice* (1895) et le *Bella* (1896) à sa flotte fluviale⁴⁶.

À l'exception des nouveaux navires à vapeur sur le bas du fleuve, les modes de transport restèrent primitifs de 1869 à 1896, comme ils l'avaient été à l'époque de la Compagnie de la baie d'Hudson. Les canots, les radeaux et les traîneaux continuèrent d'être les principaux moyens de déplacement à l'intérieur du territoire, le canot en écorce de bouleau étant remplacé par la pirogue en bois de peuplier après 1869⁴⁷. Durant les années 1880, les mineurs innovaient les embarcations mues à la perche et les utilisaient sur le Yukon et ses affluents. Elles étaient particulièrement bien appropriées au voyage en amont. Longues, étroites et effilées aux deux bouts, deux hommes les poussaient à la perche, enfoncée jusqu'au fond de l'eau. Outre les perches, ils hissaient parfois une voile pour accélérer le mouvement⁴⁸.

Durant cette période, le cheval devint un nouveau et important moyen de transport terrestre⁴⁹. À cet égard, les premières données au Yukon remontent à 1891, époque à laquelle Jack Dalton et E.G. Glave importaient des chevaux par une voie, ultérieurement appelée la piste Dalton⁵⁰. Il existe aussi des preuves à l'effet que des chevaux furent parfois utilisés à Dyea avant cette époque, mais le col Chilkoot étant à pic, ces équidés ne purent être avantageusement importés au Yukon. La pénurie de fourrage était un autre facteur limitant l'usage du cheval. De l'avis général, l'herbage naturel ne nourrissait pas assez les chevaux et l'importation du foin ne s'avérait guère rentable en raison des frais élevés. On doutait aussi que le cheval puisse supporter le climat et, comme il devait être ferré, on pensait que le fer gèlerait au contact de la glace ou encore qu'il gèlerait les pattes de l'animal. Malgré ces inconvénients manifestes, des chevaux furent importés à Forty Mile en 1893, et généralement utilisés à Circle City après 1894⁵¹. Toutefois, le cheval n'a jamais sérieusement concurrencé le chien qui était, alors, la principale force motrice du transport terrestre.

19 Le radeau qui a transporté le lieutenant de l'armée américaine Frederick Schwatka et son équipe, depuis les sources du Yukon jusqu'au centre de l'Alaska en 1883. (*Frederick Schwatka, Along Alaska's Great River* [New York, Cassell & Company (1885)], p. 311.)

19

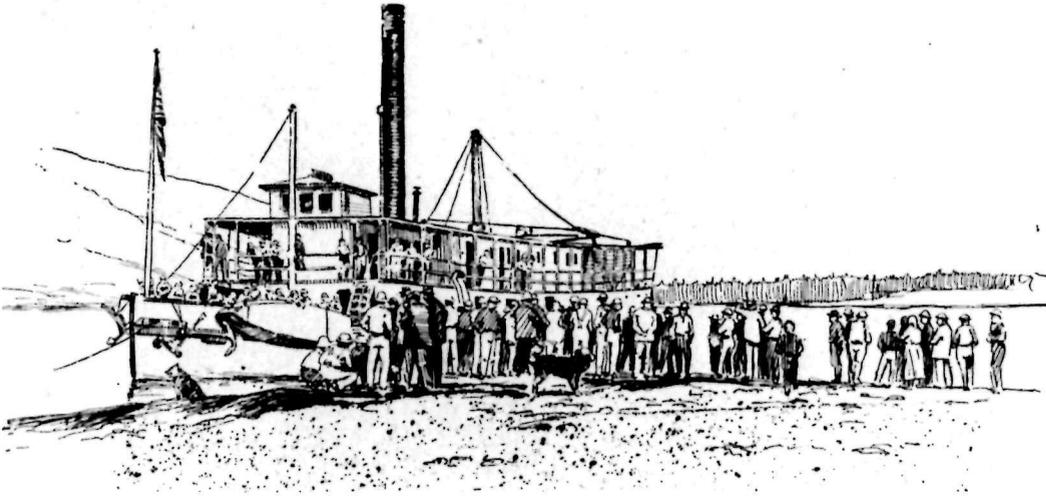


20 L'arrivée d'un vapeur était tout un événement. Tous les habitants d'une colonie se rassemblaient pour accueillir ceux qui leur apportaient des provisions et des nouvelles de l'extérieur. (*Chicago Record, Klondike [Chicago, Chicago Record Co., 1897], p. 268.*)

21 La navigation fluviale ne surmonta jamais l'obstacle des saisons. On voit ici le *Portus B. Weare*, prisonnier des glaces près de Circle City. L'équipage cherche en vain un chenal libre de

glace (*Ernest Ingersoll, Gold Fields of the Klondike and the Wonders of Alaska [s. l., Edgewood (1897)], p. 338.*)

20



21



V

A la veille de la ruée vers l'or du Klondike, l'intérieur du Yukon était desservi par deux réseaux de transport, chacun venant de l'Alaska: l'un sur l'anse Lynn, et l'autre via Saint Michael. Chacun remplissait une fonction particulière. Le premier était une voie d'accès à l'intérieur et le second une grande route commerciale. Ainsi donc, les modes de transport différaient dans chaque cas. Le bas du fleuve était exclusivement réservé aux vapeurs à roue arrière et aux sociétés commerciales⁵². Par ailleurs, l'anse Lynn, relativement minuscule, servait aux particuliers ou aux petits groupes de prospecteurs qui franchissaient à pied le col Chilkoot, puis descendaient le Yukon dans les petites embarcations qu'ils avaient construites eux-mêmes. Chose assez intéressante, les deux réseaux devaient conserver leurs caractéristiques initiales au cours de la ruée vers l'or.

La ruée vers l'or

I

Le 16 août 1896, on découvrait de l'or dans le ruisseau Bonanza, un petit affluent de la rivière Klondike. Au fur et à mesure que la nouvelle de cette découverte se répandait dans tout le territoire, prospecteurs et mineurs, les uns après les autres, abandonnaient leurs gisements miniers et partaient frénétiquement à la recherche de ce nouvel Eldorado. Un an plus tard, l'hystérie du Klondike avait gagné le monde extérieur.

A bien des égards, on peut dire que la découverte d'or au Klondike et la ruée qu'elle a engendrée ont constitué un épilogue approprié au XIX^e siècle. Une pénible dépression, entrecoupée de seulement quelques brefs répit irréguliers, avait menacé le monde occidental pendant une génération avant 1898. Les effets psychologiques résultant de la découverte au Klondike changèrent l'atmosphère du tout au tout, précipitèrent le monde dans une sorte d'euphorie comparable aux célébrations de la veille du Nouvel An, célébrations de purge et de promesses, tandis que le XIX^e siècle à son déclin s'abandonnait pour une dernière fois à une grande fête. A un moment de l'histoire où l'on a connu la Belle Époque, les grands «barbecues» et les «barons de l'industrie», la succession d'événements déclenchée par la découverte a eu pour effet de démocratiser le dicton: «Faire de l'argent, c'est la carrière la plus recherchée.»¹ La richesse n'était plus considérée comme le privilège exclusif d'un Rockefeller, d'un Morgan ou d'un Carnegie; comme résolution du Nouvel An, tout le monde avait décidé de s'enrichir.

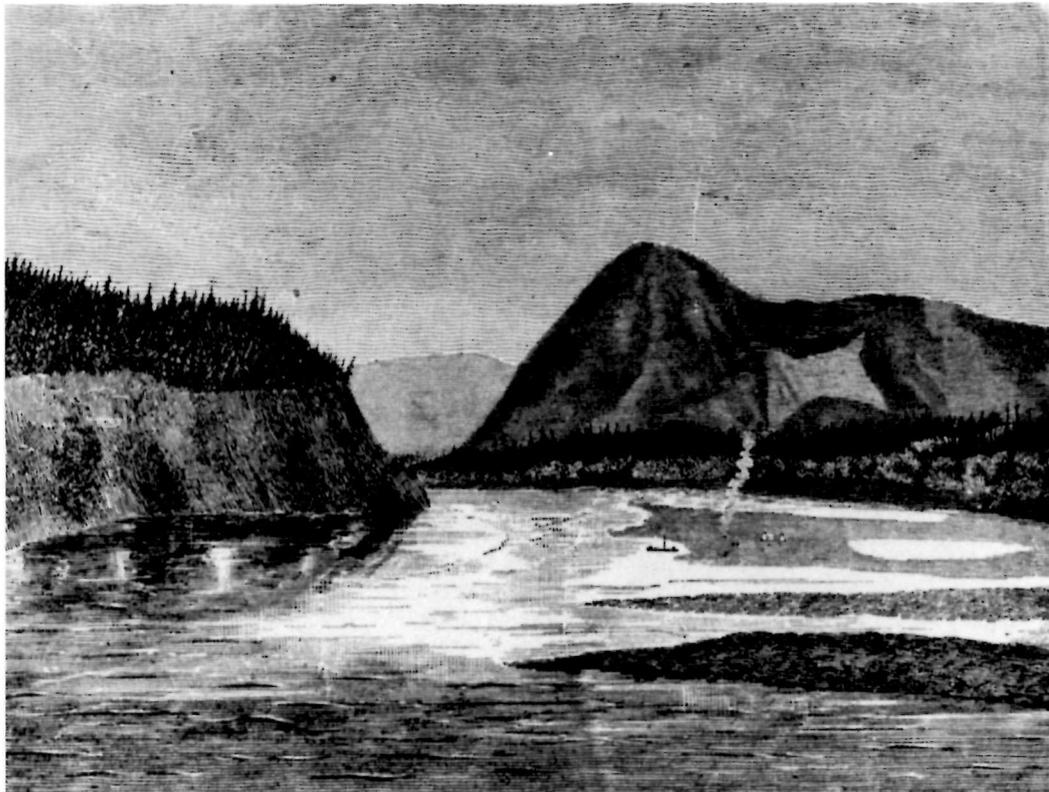
Faisant preuve d'une prévoyance non préméditée, une dépêche émanant de Forty Mile (Yukon) en date du 17 août 1896 prédisait que l'attrait de l'or dans une Amérique où régnait la dépression était si fort que l'on s'attendait à voir beaucoup de gens². Il est probable qu'aucun autre événement de l'histoire du Yukon n'a jamais été prédit en des termes aussi modérés. A partir de la fin de juillet 1897, moment où le *Portland* et l'*Excelsior* amarraient respectivement à Seattle et à San Francisco tous deux chargés d'or, le monde anglophone et la plus grande partie de l'Europe se sont laissés entraîner par un tourbillon axé sur ces deux seuls mots: «or» et «Klondike». Presque immédiatement, une vague de chercheurs d'or, opiniâtrement déterminés à gagner leur part du gâteau, s'est mise à déferler sur le Nord.

Trois facteurs ont joué dans la ruée vers l'or du Klondike: l'existence d'un très grand nombre de gisements aurifères, la publicité faite à la découverte dans les journaux de l'époque, et le réseau routier qui s'était développé depuis l'époque du commerce des pelleteries³. Sans la juxtaposition de ces trois facteurs en

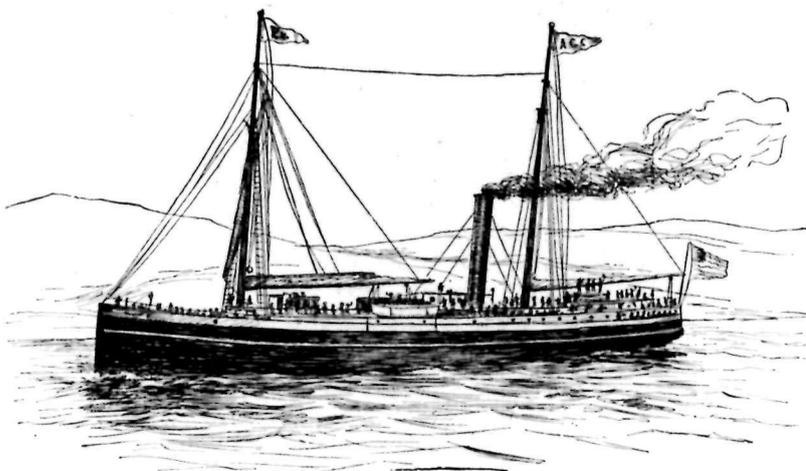
22 La plus ancienne illustration connue du site de Dawson, 13 ans avant la découverte de l'or au ruisseau Bonanza. (Frederick Schwatka, *Along Alaska's Great River* [New York, Cassell & Company (1885)], p. 243.)

23 L'arrivée de l'*Excelsior* (ci-dessous) à San Francisco et du *Portland* à Seattle en juillet 1897 marqua le début de la ruée vers l'or. (*Chicago Record, Klondike* [Chicago, Chicago Record Co., 1897], p. 400.)

22



23



1897–1898, la ruée vers l'or n'aurait jamais pris les proportions qu'elle a prises.

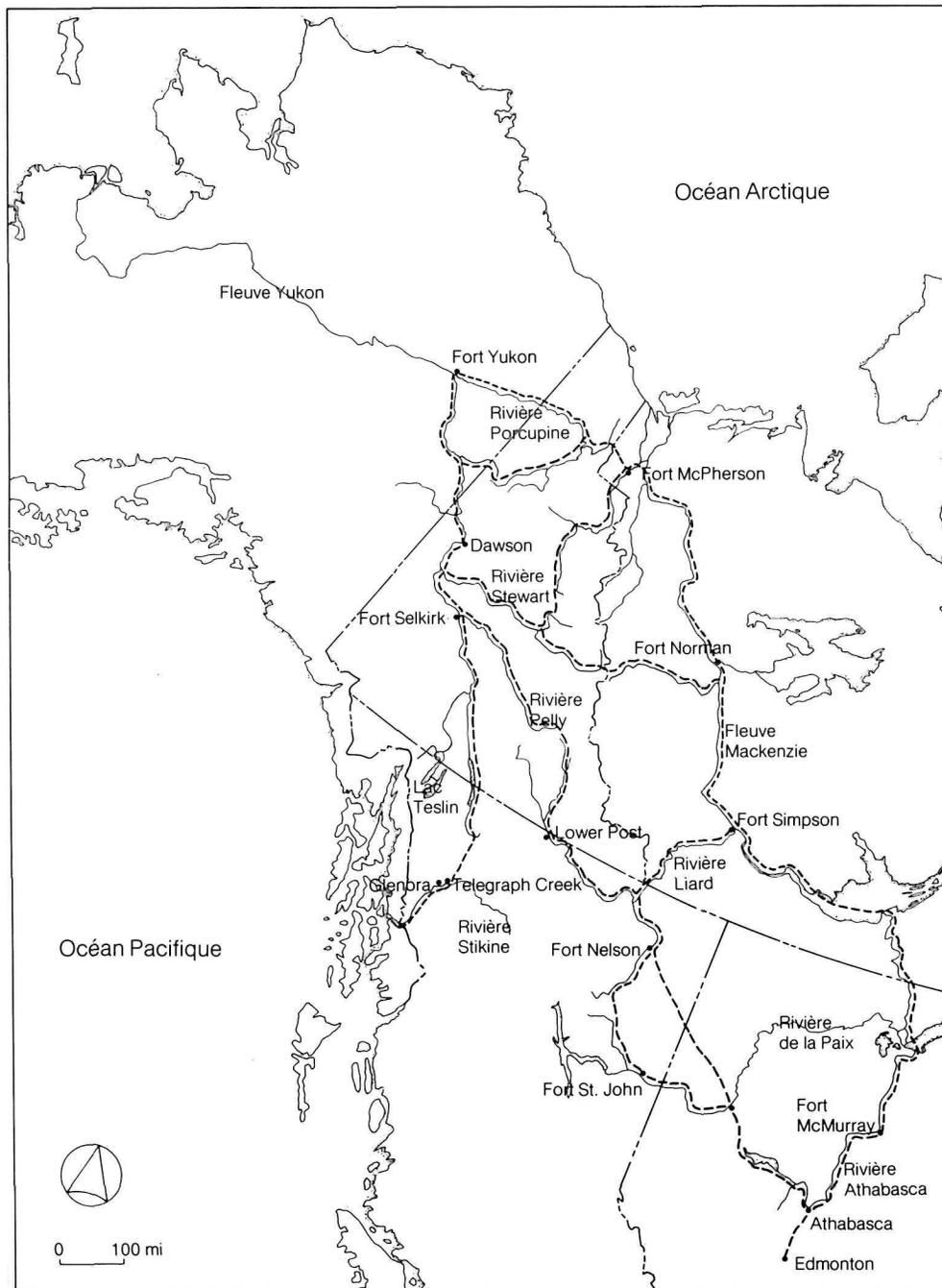
Si l'on accepte la définition de transport dans son sens le plus large, c'est-à-dire comme l'utilisation des voies de communication et une variété de moyens de transporter des hommes et des fournitures, on peut dire que l'histoire du transport durant la ruée vers l'or correspond pratiquement à celle de la ruée vers l'or en tant que telle. Elles se sont influencées l'une l'autre, l'une en tant que cause, l'autre en tant qu'effet selon les circonstances. Si, de plus, on considère la ruée vers l'or non pas comme une entité indépendante ou comme une aberration passagère, mais bien comme une étape de l'évolution historique du Yukon, on peut alors tenter d'en évaluer les répercussions sur le réseau de transport. À l'exception du chemin de fer dont l'incidence fera l'objet d'un chapitre ultérieur, la ruée vers l'or n'a pas beaucoup modifié la nature ou la fonction des passages qui avaient été trouvés avant 1896. On n'a pas découvert de nouvelles routes d'une quelconque importance, bien que l'on ait utilisé plusieurs variations des anciennes routes avec plus ou moins de succès. La ruée vers l'or eut pour effet de démontrer l'impraticabilité des anciennes routes établies par la Compagnie de la baie d'Hudson pour le commerce des fourrures, et d'accentuer et de souligner le mauvais état des routes côtières dans les conditions créées par la ruée vers l'or. Les répercussions de la ruée vers l'or se sont surtout fait sentir sur les moyens de transport. Comme il fallait s'y attendre, la plupart de ces répercussions étaient quantitatives, mais la construction de routes et de tramways, l'apparition de vapeurs à roue arrière dans le haut du fleuve, et la construction du chemin de fer White Pass and Yukon Route Railway ont été les principaux changements qualitatifs du réseau de transport au Yukon.

II

Un autre changement qualitatif qui n'est pas aussi évident s'est également produit. Avant 1896, aucun gouvernement n'avait essayé d'intervenir dans le développement du réseau de transport ou de le contrecarrer. Le réseau s'est adapté aux conditions nouvelles sous l'influence de certaines forces naturelles et de la réaction d'hommes et de sociétés de commerce à ces forces. Nous avons pu constater que ce processus de sélection naturelle a eu pour effet la quasi disparition des pistes de la Compagnie de la baie d'Hudson pour le commerce des fourrures, la domination du commerce par la route de Saint Michael, et la promotion du col Chilkoot au rang de principale voie de migration. Cependant la ruée vers l'or a poussé le gouvernement du Canada à intervenir pour la première fois dans le transport vers le Nord canadien. Les exemples les plus frappants de cette intervention sont la publicité

faite aux anciennes voies de commerce de la Compagnie de la baie d'Hudson par Edmonton, la promotion du projet du chemin de fer Stikine par le gouvernement canadien, et l'imposition de droits de douane.

Lorsque la nouvelle de la découverte d'un filon d'or dans le ruisseau Bonanza a atteint l'extérieur, Edmonton n'était qu'une petite ville de sept cents habitants. Néanmoins, Edmonton est devenu un point de correspondance pour le Klondike, du fait qu'il était situé au début d'une piste connue menant au Yukon (l'ancienne voie navigable de la Compagnie de la baie d'Hudson, Athabasca-Mackenzie-Yukon) et qu'il disposait des installations nécessaires à une base d'approvisionnement, en l'occurrence la gare terminus du Nord du Canadien Pacifique⁴. Pour stimuler l'économie, les politiciens et les marchands locaux entreprirent une campagne de publicité en vue d'attirer les chercheurs d'or. En qualifiant la route qui partait d'Edmonton de «All Canadian Route»⁵, ils misaient sur les tendances patriotiques des chercheurs d'or canadiens. D'un point de vue plus pratique, les promoteurs insistaient sur le fait qu'en passant par Edmonton on éliminait le paiement de droits de douane, point important pour ceux qui s'étaient endettés pour participer à la ruée vers l'or. Si ceux qui s'occupaient de promouvoir Edmonton s'étaient contentés de faire valoir ce seul avantage, la route d'Edmonton n'aurait pas acquis la réputation notoire qu'elle a connue plus tard; mais la campagne de publicité de la ville était sur l'affirmation plutôt contestable que de passer par Edmonton était le moyen le plus rapide de se rendre aux champs aurifères. Même le plus ardent optimiste aurait été embarrassé de prouver le bien-fondé d'une pareille affirmation, car à dire vrai, les 90 jours que les promoteurs disaient nécessaires pour se rendre au gisement par cette voie étaient manifestement irréalistes⁶. Que certaines gens aient emprunté cette voie durant la ruée vers l'or est significatif du délire qui s'était emparé d'hommes habituellement sains d'esprit. La présence de la Compagnie de la baie d'Hudson au Yukon avait toujours été précaire et le transport un problème fondamental que manifestement on n'avait jamais pu résoudre. De plus, la condition de ceux qui avaient choisi de suivre cette voie durant la ruée vers l'or était aggravée par le fait que les canots légers, l'aide des Indiens et des voyageurs, la série de bases d'approvisionnement, tous les avantages dont avaient disposé les commerçants de fourrures, avaient depuis longtemps disparu. Il n'y avait non plus aucune ressemblance entre les commerçants qui étaient capables de résister aux rigueurs de la piste et les chercheurs d'or qui ne l'étaient pas.



Des cent mille personnes qui sont parties pour le Klondike en 1897–1898, seulement deux mille ont emprunté la voie d'Edmonton. Peu d'entre elles se sont rendues à destination. Pas un seul, a écrit Pierre Berton, pour autant que l'on puisse déterminer, n'a trouvé d'or⁷. Dans presque tous les cas, il fallut deux ans pour se rendre d'Edmonton à Dawson et quand les plus chanceux y arrivèrent finalement, les champs aurifères avaient été jalonnés d'un bout à l'autre. Ce premier exemple d'une tentative par une administration, dans ce cas-ci municipale, d'intervenir dans l'orientation du transport vers le Yukon aurait pu être drôle n'eût été de ses tragiques conséquences. Il s'est avéré que les voies terrestres menant à l'ouest du Mackenzie n'ont pas plus satisfait les souhaits d'Edmonton qu'ils n'ont satisfait ceux de la Compagnie de la baie d'Hudson.

Edmonton n'était pas la seule métropole en puissance à lutter pour obtenir le commerce du Klondike. Fonctionnant d'après l'hypothèse tout à fait valable que la plupart des chercheurs d'or opteraient pour l'une ou l'autre des voies côtières, les villes portuaires de Victoria et de Vancouver, appuyées fortement par des propriétaires de sociétés de chemins de fer de Montréal et de Toronto, commencèrent à répondre aux besoins en équipement et en transport créés par la ruée. Pour ce faire, elles ont été aidées par le gouvernement canadien qui imposa un tarif douanier sur tous les biens étrangers entrant au Yukon. La mesure avait pour double but d'augmenter les revenus et de détourner le commerce des centres américains comme Seattle et San Francisco qui avaient dès le début monopolisé l'activité commerciale créée par le Klondike. Cependant, comme le Yukon était séparé de la côte par l'enclave de l'Alaska, tous les biens devaient, avant d'atteindre le Yukon, passer sur le territoire américain où les approvisionnements achetés au Canada étaient soumis à des droits douaniers imposés en guise de représailles par les autorités américaines, à moins qu'ils ne fussent transportés sous scellés à travers l'Alaska, et même là, tous les avantages gagnés à l'achat d'équipement au Canada étaient perdus.

La question du commerce était rendue encore plus complexe par une querelle permanente avec les États-Unis sur la question de la frontière de l'Alaska⁸. En dépit de l'affirmation du Canada qui disait que Dyea et Skagway, les portes d'entrée côtières pour l'intérieur du Yukon, étaient en territoire canadien, les États-Unis exerçaient leur souveraineté sur les deux villes. Dès la fin des années 80, le Canada insistait pour trouver une solution à cette question, mais se butait constamment à l'indifférence américaine. Du point de vue du Canada, la ruée vers l'or rendait encore plus urgente la nécessité de régler cette question, et ce pour des raisons d'État et pour les répercussions possibles d'un tel règlement

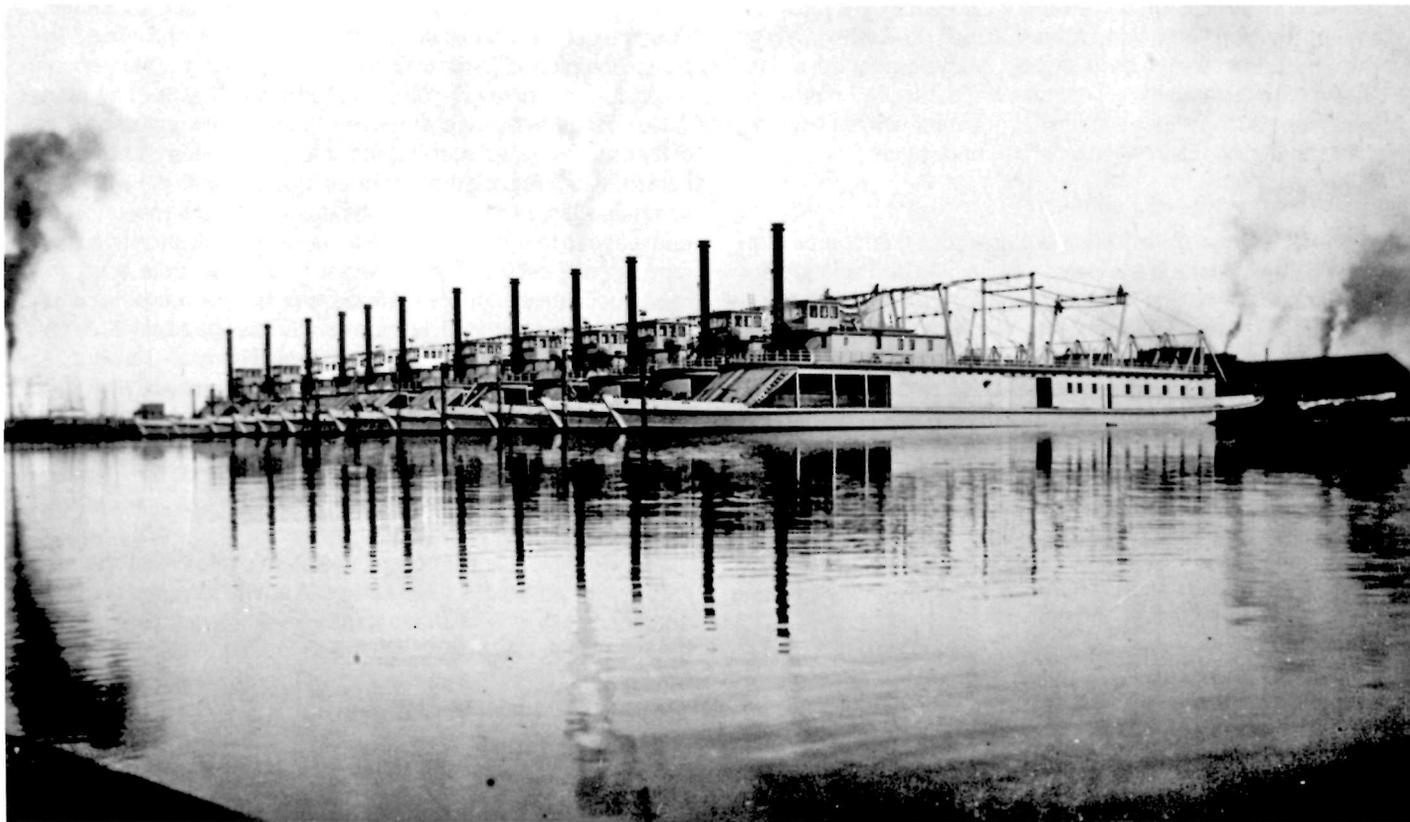
sur la rivalité qui existait entre les ports canadiens et américains. D'un autre côté, les États-Unis étaient peu intéressés à négocier du moment qu'ils avaient le contrôle effectif de tous les approvisionnements entrant au Klondike par les voies côtières.

La voie de la Stikine présentait une autre solution à l'imbroglio des frontières; elle partait de Fort Wrangell (Alaska), empruntait la rivière Stikine jusqu'à Telegraph Creek, se rendait par les terres jusqu'au lac Teslin sur la frontière de la Colombie-Britannique et du Yukon et, de là, descendait le réseau fluvial du Yukon jusqu'à Dawson⁹. En vertu d'un traité signé en 1825 par la Grande-Bretagne et la Russie, la Grande-Bretagne s'était assurée des droits de libre navigation sur la Stikine, droits qui avaient été cédés au Canada après 1867¹⁰. La voie de la Stikine devint donc un instrument vital dans la tentative du Canada d'intervenir dans le transport vers le Yukon, compte tenu particulièrement de l'impossibilité d'en arriver à un accord avec les États-Unis sur la question des frontières. L'arpenteur général du Canada a expliqué brièvement la nécessité d'aménager la voie de la Stikine. Le Canada devait avoir une voie indépendante permettant d'accéder librement à son territoire, peu importent les complications qui pouvaient en résulter avec les États-Unis, écrivait-il, et pour cette raison, il était urgent qu'il y eût une route entre Telegraph Creek et le lac Teslin¹¹. Dans cette optique, le gouvernement canadien signait, le 26 janvier 1898, un marché avec ces omniprésents entrepreneurs canadiens des chemins de fer qu'étaient William Mackenzie et Donald Mann, en vue de la construction d'une voie carrossable dans un délai de six semaines, ainsi qu'un chemin de fer à voie étroite pour le 1^{er} septembre 1898, à partir du commencement de la voie navigable de la Stikine jusqu'au lac Teslin¹². Pour compléter le réseau de transport, le gouvernement prévoyait relier chaque extrémité de la voie ferrée à une flotte de vapeurs¹³. En retour, Mackenzie et Mann devaient recevoir une concession de terres de 25 000 acres pour chaque mille de voie ferrée construit. Après un long et parfois acerbe débat à la Chambre des communes, on a adopté un projet de loi approuvant le projet¹⁴. On avait posé douze milles de voie et même commencé à vendre les billets lorsque le Sénat, dominé par les conservateurs, rejeta les conditions du marché du gouvernement. Il donnait ainsi le coup de grâce au projet Stikine et l'idée d'un chemin de fer était abandonnée sans plus de cérémonies¹⁵.

Les tentatives en vue de régler artificiellement le transport vers le Yukon au cours de la ruée vers l'or ont toutes échoué. Le gouvernement connut son seul succès partiel avec l'imposition de droits de douane. Cette mesure peut avoir convaincu certains chercheurs d'or d'emprunter la voie d'Edmonton et il est évident qu'elle a en partie contribué à stimuler les entreprises

25 «Built by the mile and cut apart in proper lengths . . . » disait un observateur à propos des 12 vapeurs presque identiques construits à Seattle par le chantier de construction navale des frères Moran, pour satisfaire aux besoins du marché créé par la ruée vers le Klondike.

Cette flotte commerciale comprenait notamment le *J.P. Light*, *D.R. Campbell*, *F.K. Gustin*, *Mary F. Graff*, *Pilgrim*, *Victoria*, et *Oil City*. (Minnesota Historical Society.)



commerciales et les compagnies de transport dont le siège social était situé à Victoria ou à Vancouver. L'échec de la tentative gouvernementale d'intervenir dans le choix des voies menant au Klondike offre cependant un contraste frappant avec ce qui se passait, sans aucune intervention du gouvernement, aux passages traditionnels de Saint Michael et de l'anse Lynn.

III

Ces deux passages, qui attiraient la plupart des chercheurs d'or, étaient reliés aux ports d'équipement de la côte du Pacifique par une étendue d'eau d'une longueur de 1000 milles connue sous le nom de passe Inland. En raison de la demande sans précédent de vapeurs côtiers, les sociétés de transport fonctionnaient au maximum de leur capacité¹⁶. Pour satisfaire à la demande supplémentaire, on a créé nombre de nouvelles sociétés de transport, accéléré le rythme de construction des vapeurs côtiers et remis à l'eau de vieux navires, en général incapables de naviguer, qui pourrissaient depuis des années sur les plages. Martha Black, une figure dominante de la période post-Klondike de l'histoire du Yukon, a plus tard décrit ce qui fut pour la plupart des chercheurs d'or un voyage typique vers le Nord au paroxysme de l'hystérie de la ruée vers l'or.

*The steamer was certainly a «has-been.» She was dirty, and loaded to the gunwales with passengers, animals, and freight. Men slept of the floor of the saloon and in every corner. The captain was seldom, if ever, sober, and there were many wild parties. Poker, black jack, and drinking went on night and day, and our safe arrival in Skagway was due probably to the Guiding Hand that looks after children, fools, and drunken men.*¹⁷

La voie de Saint Michael réagissait, par une rapide expansion des moyens de transport, au défi posé par la ruée vers l'or. A l'été de 1898, on estimait à 110 le nombre des vapeurs dans le bas du fleuve soit 10 fois plus qu'en 1897 et 14 fois plus qu'avant la ruée vers l'or¹⁸. Saint Michael devint une sorte de centre de construction, ou plus exactement d'assemblage de navires¹⁹. Toutefois, en dépit de l'augmentation rapide du nombre de navires dans le bas du fleuve, la voie de Saint Michael ne reprit jamais la maîtrise du mouvement de la population vers l'intérieur, maîtrise que lui avait dérobée son rival l'inlet Lynn en 1882. Bien que selon toute probabilité, c'était la voie la plus rapide vers les champs d'or, jamais n'a-t-on profité de l'avantage.

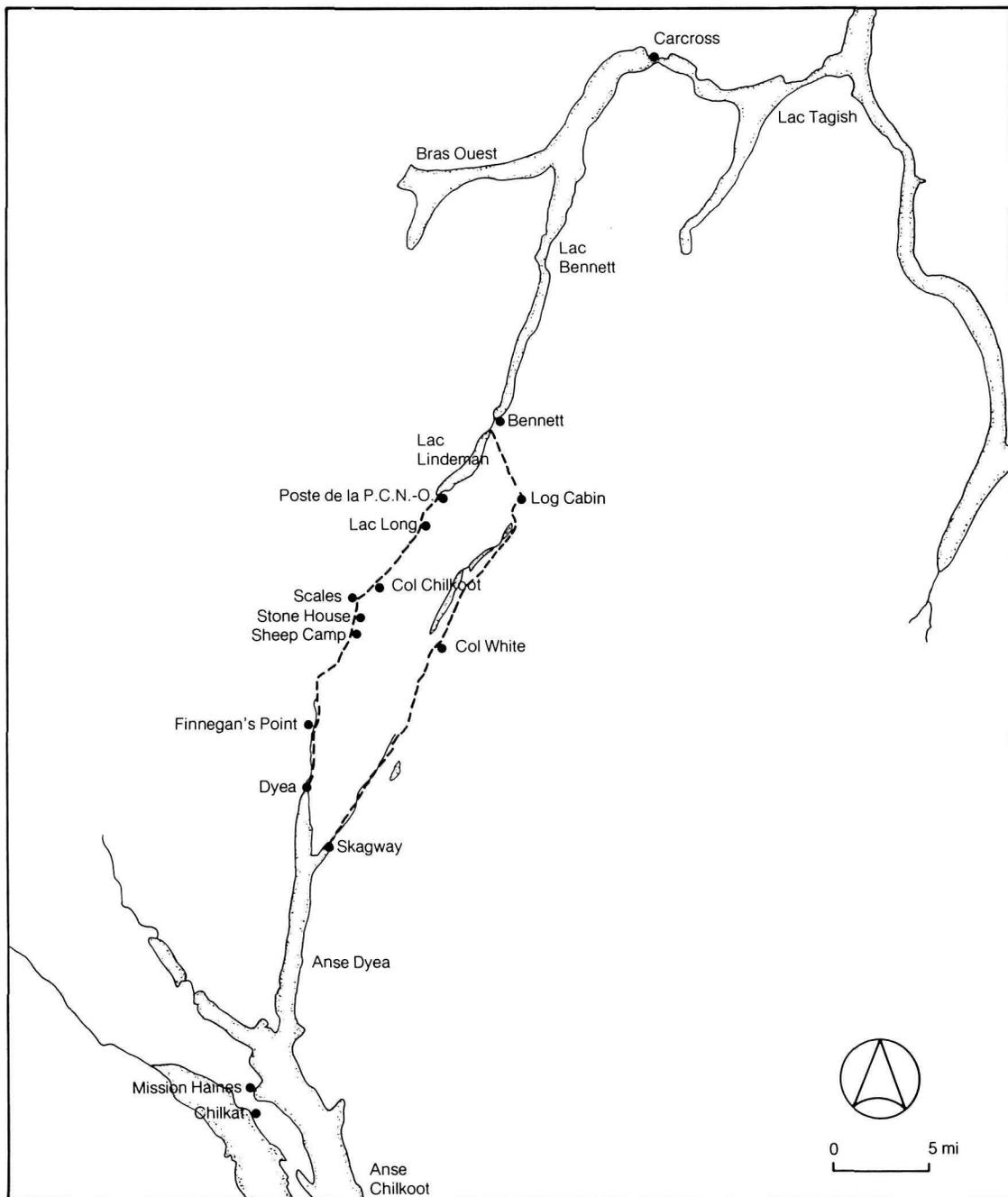
L'échec des voies inférieures à tirer profit des occasions offertes par la ruée vers l'or est imputable à plusieurs facteurs. Le transbordement des vapeurs côtiers aux navires fluviaux n'était pas synchronisé. Les transatlantiques déversaient des passagers à Saint Michael où ces derniers s'apercevaient qu'il n'y avait pas

de vapeurs à roue arrière disponibles pour leur faire franchir la distance qui les séparait encore de Dawson. Les obstacles à la navigation dans la partie inférieure du fleuve aggravaient encore ce problème. Sur le tronçon en bas de Circle City que l'on appelait les bancs, le fleuve s'élargissait comme un lac parsemé d'îles et d'ensablements. Il n'était donc plus qu'une série de petits cours d'eau peu profonds parmi lesquels un pilote devait choisir un chenal assez large pour laisser passer les gros vapeurs. Chaque été, une fois le chenal trouvé, un navire était stationné sur les bancs pour aider les autres à passer en toute sécurité, mais en raison des crues annuelles, il fallait tous les ans trouver un nouveau chenal²⁰. Au début, les commerçants engageaient des Indiens et des Inuit comme pilotes et comme hommes de pont parce qu'ils connaissaient le fleuve; cette connaissance se limitait cependant à de petites étendues d'eau et il fallait au moins 20 pilotes autochtones par voyage. Cette méthode a été abandonnée une fois que les pilotes blancs eurent acquis assez d'expérience pour naviguer sur le fleuve sans aide de l'extérieur; mais le problème des chenaux changeants demeurait²¹.

Aux «Remparts» commençait une autre partie difficile du fleuve. A cet endroit, un vapeur à roue arrière naviguant à contre-courant devait faire un arrêt à toutes les dix ou quinze minutes pour accumuler de la vapeur²². A Fort Yukon, souvent le vapeur à roue arrière ne pouvait se rendre plus loin que le poste de traite à cause de la faible profondeur des eaux²³. Si le gouvernement des Etats-Unis avait adopté la suggestion de creuser un canal permanent à travers les bas-fonds et à Fort Yukon²⁴, le bas du fleuve aurait peut-être attiré une plus grande proportion de la navigation du Klondike. Bien que la route du bas du fleuve n'ait pas attiré de nombreux chercheurs d'or, elle a cependant conservé, depuis 1869, sa fonction première de voie de communication menant au Yukon²⁵. Malgré quelques obstacles à la navigation, elle est demeurée la seule route praticable de transport de marchandises lourdes²⁶.

Si la plupart des explorateurs évitèrent les pistes d'Edmonton et la voie Saint Michael avec une prudence remarquable sinon inconsciente, ils ne manquèrent cependant pas de s'engager avec affluence dans l'enclave de l'Alaska. A cet endroit convergeait la violente cascade humaine qui formait l'un des plus grands mouvements de masse en temps de paix de l'histoire, pour être ensuite éparpillée le long d'une des six pistes menant à la zone intérieure du Yukon. Les plus populaires de ces pistes furent celles empruntant les cols Chilkoot et White dans l'anse Lynn²⁷.

Avant l'époque de la ruée vers l'or, l'intensité de la circulation sur la piste Chilkoot n'était pas suffisante pour justifier des améliorations importantes. Par conséquent, lorsque la première vague



27-38 Bien peu d'événements ont été aussi photographiés que la ruée vers l'or du Klondike. Les figures 27 à 38 n'en illustrent que quelques hauts points. 27, Une partie du port de Skagway, 1898 (*Archives publiques Canada*). 28, La piste du col Chilkoot

entre Dyea et Canyon City (*Yukon Archives*). 29, Une vue de la piste du col Chilkoot, où l'on voit la montée que devait gravir les prospecteurs (*Yukon Archives*). 30, Les mille derniers pieds menant au sommet de la piste du col Chilkoot (*Archives publiques Canada*).

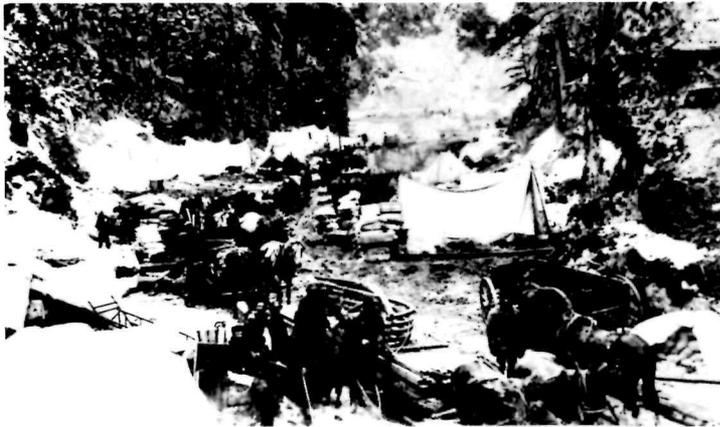
31, Chemin pour les chariots, de la piste du col White, à trois milles du sommet (*Yukon Archives*). 32, Une partie du campement de la ruée au lac Lindeman (*Yukon Archives*). 33, Bennett, 1898 (*Yukon Archives*). 34, Poste de la Police à cheval du Nord-Ouest au

lac Tagish, où l'on enregistrait chaque bateau et chaque personne qui y montait (*Yukon Archives*). 35, La voie ferrée entre Miles Canyon et Whitehorse Rapids (*Archives publiques Canada*). 36, Descente des rapides Whitehorse (*Archives publiques Canada*). 37, La

27



28



29



30



31



32



flotte du Klondike sur le lac Laberge
(Yukon Archives). 38, Des chercheurs
d'or arrivent à Dawson (Archives publi-
ques Canada).

33



34



35



36



37



38



de chercheurs d'or déferla sur les plages de Dyea au mois d'août 1897, les modes de transport n'étaient réellement pas en mesure de suffire à l'afflux: entre Dyea et Sheep Camp, un chemin rabeux nécessitant des passages à gué, un service de transport à dos de cheval organisé en 1894 par John J. Healy²⁸, et les services de transport à dos d'homme assurés par les Indiens. Il s'ensuivit que les chercheurs durent se déplacer et transporter leurs provisions dans les conditions les plus défavorables. A la fin de l'été 1897, certains construisirent des canots afin de transporter leur ravitaillement de la rivière Dyea jusqu'à Canyon City, limite de toute navigation en canot. A Canyon City, les approvisionnements prenaient la piste qui menait par delà le sommet. Quelques-uns tiraient leurs provisions dans des traîneaux sur la rivière gelée jusqu'à proximité de Sheep Camp²⁹. Toutefois, la plupart des chercheurs d'or empruntaient la piste Dyea-Sheep Camp qui avait été aménagée avant la ruée vers l'or.

Comme le nombre de chercheurs augmentait, des améliorations s'imposaient. On construisit un pont à péage à un demi-mille de Dyea et une bonne route à fourgon menant à Finnegan's Point, à six milles à l'extérieur de la ville³⁰. A Dyea, on amena des chevaux en grande quantité et on accrut les services de transport à dos d'homme. Un certain nombre d'agglomérations virent le jour le long de la piste; les chercheurs d'or pouvaient s'y arrêter pour le gîte et le couvert. Toutefois, à la fin de la ruée, leur rôle éliminé, elles disparurent³¹.

Cet hiver-là, la piste fut améliorée grâce à un escalier de 150 marches taillées dans les glaces du flanc qui donne sur la mer, et d'autres marches furent ajoutées par la suite. On tendit une corde de sauvetage parallèlement à cet escalier quelque peu singulier et on tailla des paliers par intervalles afin que les chercheurs puissent prendre quelques moments de répit. Le péage exigé pour l'utilisation de l'escalier était accepté par les usagers sans les protestations généralement associées à ce genre d'entreprise. Comme T.A. Rickard l'a remarqué, tout le monde était à la course; et tout ce qui pouvait faciliter le progrès était généreusement récompensé³². Au mois de décembre on fit l'installation d'un tramway funiculaire hippomobile jusqu'au col de la montagne. Au printemps 1898, cependant, il fut remplacé par un projet beaucoup plus ambitieux. La compagnie Chilkoot Railroad and Transportation construisit un nouveau funiculaire qui transportait les marchandises de Canyon City au sommet et qui, plus tard, se rendit jusqu'au lac Crater. Ce funiculaire, mû par des génératrices à vapeur, se composait d'un câble de cuivre aciéré soutenu par des trépieds fixés dans des blocs de béton. La construction achevée, on disait qu'il avait la plus longue portée à travée unique au monde, soit 2200 pieds entre chacun des appuis. Chaque voi-

ture avait une capacité de transport de 300 livres, et le funiculaire était toujours en service. Au printemps de 1898, il déposait des marchandises au sommet à raison de neuf tonnes à l'heure³³.

Le funiculaire de la compagnie Chilkoot Railroad and Transportation étant en service, la piste Dyea fut dotée d'un système de transport cohérent éliminant la plupart des problèmes de transport qui auparavant entravaient la circulation le long de cette voie. Les tarifs de transport ont connu une très forte baisse, se stabilisant à 13 cents la livre pour le trajet direct entre Dyea et Bennett³⁴; malgré tout, l'impact de cette importante amélioration fut peu considérable. Par ironie, lorsque le funiculaire fut mis en service, la vague humaine qui était en route pour le Klondike l'été précédent s'était presque évaporée.

Depuis 1882, la piste Chilkoot était l'entonnoir par lequel bien des hommes étaient passés dans leur recherche de l'or du Yukon. La ruée vers l'or n'a fait qu'accentuer la situation. Plus de la moitié des quelque quarante mille chercheurs d'or qui sont censé avoir pénétré au Klondike y sont parvenus en empruntant cette voie³⁵. Avant les années 1897 et 1898, la piste Dyea était considérée comme la meilleure route pour se rendre aux champs aurifères du Yukon, mais la ruée vers l'or a eu pour résultat d'accentuer ses inconvénients au point d'en éclipser les avantages. Martha Black résumait bien la pensée de la plupart de ceux qui utilisèrent la piste Chilkoot à l'époque de la ruée vers l'or lorsqu'elle disait que c'était un véritable enfer. Kathryn Winslow a écrit que les hommes décrivaient la piste Chilkoot comme étant un lieu malveillant capable d'infliger d'affreux supplices³⁶. De toutes les photographies prises de la ruée vers l'or, l'une est demeurée le symbole de ces adversités: elle représente la ligne sombre des chercheurs aux épaules voûtées et au corps plié se suivant pas à pas et avançant pouce par pouce pour franchir le col.

Pourquoi attribue-t-on à la ruée vers l'or ce changement de réputation de la piste Chilkoot? Comment se fait-il que cette voie de transport menant au Yukon jusqu'alors considérée comme étant la meilleure route vers l'intérieur de cette contrée soit devenue en quelque sorte un enfer à subir pour le chercheur avant de se mériter l'accès au trésor du Klondike? Était-ce la piste elle-même ou bien autre chose qui a valu à Chilkoot la renommée de «lieu malveillant»? De toute évidence, il semblerait qu'une foule de facteurs aient contribué à ce changement: autant les chercheurs eux-mêmes et l'ampleur de l'expédition, que la saison et les inconvénients de la piste. Un très petit nombre de ceux qui se mirent en route pour le Klondike à l'automne 1897 étaient aptes à faire face aux embûches de la piste. Encore bien moins nombreux étaient ceux qui avaient auparavant tenté l'expérience alpine. Les difficultés étaient augmentées par une mauvaise alimen-

tation et des vêtements ne convenant ni à la tâche, ni au climat³⁷. Cependant, de tous les obstacles que tout chercheur devait affronter avant d'atteindre le Klondike, rien n'était plus important, pour changer la réputation de la piste, que le transport à dos d'homme.

La découverte du Klondike a entraîné de grands mouvements de masse vers Dawson, métropole des terrains aurifères. La population de Dawson a augmenté de façon tellement rapide que les organismes chargés de l'approvisionnement ne pouvaient pas arriver à satisfaire la demande croissante. A l'approche de l'hiver 1897 au Klondike, la famine paraissait imminente. Par conséquent, au mois de janvier 1898, le gouvernement adopta une réglementation selon laquelle personne n'était autorisé à pénétrer en territoire canadien sans avoir en sa possession les moyens de subsistance, ce qui se traduisait, en réalité, par le sac de provisions sur le dos³⁸.

Reste à savoir si cette réglementation a vraiment eu pour effet d'obliger le chercheur moyen à transporter sa légendaire tonne de ravitaillement tout au long de son expédition. Bien qu'on puisse encore douter de l'exactitude de certains guides et manuels qui prétendaient fournir tous les renseignements nécessaires au chercheur d'or, la plupart s'accordaient pour recommander au novice d'apporter une quantité suffisante de provisions pour la durée du trajet et pour pouvoir s'établir dans une région aurifère. Puisque le règlement exigeant un an d'approvisionnement a été proclamé au mois de janvier 1898 pendant que la majorité des explorateurs étaient déjà en route, ses résultats restent douteux. Par exemple, l'histoire ne fait mention d'aucun cas où un chercheur d'or de bonne foi aurait été renvoyé à son arrivée au sommet, parce qu'il n'aurait pas eu en sa possession toutes les provisions exigées. De fait, il semblerait que la Police à cheval du Nord-Ouest voyait la réglementation comme une simple mesure permettant d'interdire l'entrée aux indésirables. Il n'en est pas moins vrai que le transport du ravitaillement était l'un des plus lourds fardeaux à supporter pour le chercheur en quête du Klondike.

Les aventuriers qui avaient la chance d'avoir de l'argent n'avaient pas de difficulté à respecter la réglementation. Afin d'assurer le transport de leur équipement, ils engageaient des Indiens, ils confiaient la tâche à un service de transport à dos de cheval situé le long de la piste, ou bien ils se procuraient des bêtes de somme. Quant à ceux qui s'étaient grevés à la limite de leur capacité afin d'entreprendre l'expédition, et c'était le cas de la majorité, la conséquence du règlement se résumait à transporter leurs provisions sur leur dos. Au départ, seulement quelques-uns savaient utiliser l'espace de leurs sacs au maximum et en répartir le

poids de façon à en faciliter le transport. Ce n'est qu'après avoir fait nombre de tentatives et après avoir subi de dures épreuves que les chercheurs découvrirent le meilleur moyen d'emballer et de transporter leurs provisions, dans de solides poches de toile de 50 pouces de long. Le chercheur moyen pouvait transporter de 50 à 60 livres à la fois, en disposant son bagage de façon à ce que le centre de gravité repose sur ses épaules, et en se ceignant le front d'une courroie qui assurait un plus grand soutien. Les effets étaient transportés par relais d'environ cinq milles et ensuite mis en cache, ce moyen étant répété jusqu'à ce que les bagages aient été transportés de la côte aux lacs. Le mode de relais entraînait la concentration de la circulation dans une même section de la piste, ce qui causait de nombreux embouteillages, pertes de temps et la détérioration générale de la piste. Le transport d'un équipement nécessitait en tout 30 voyages pour le rendre d'une cache à une autre et 90 jours pour le rendre de la côte à la limite de navigation à Bennett Lake, par la piste. On estime que lorsqu'un chercheur avait terminé le trajet, il avait marché au moins 2500 milles³⁹.

La route franchissant le col White, bien que moins populaire que sa rivale du col Chilkoot, attira quelque 5000 des chercheurs d'or du Klondike en 1897–1898. Ce col, exploré dix ans avant la ruée vers l'or, a été nommé en 1887 par William Ogilvie en l'honneur de Sir Thomas White, à cette époque ministre de l'Intérieur. La découverte du col est généralement attribuée au capitaine William Moore, un ancien capitaine de navire à vapeur⁴⁰. De 1887 à 1897, le capitaine Moore et le col White, qu'il avait pour ainsi dire pris en sa possession, firent concurrence à leurs rivaux John H. Healy et le col Chilkoot, en tentant de siphonner la circulation en route vers l'intérieur. Toutefois, en dépit des efforts du capitaine Moore, le col White est demeuré inutilisé avant d'acquérir une soudaine importance au moment de la ruée vers l'or.

Le col White bénéficiait de deux avantages qui le rendaient supérieur au col Chilkoot: il y avait un port à Skagway, au pied du col White, tandis qu'à Dyea il n'y en avait pas, et la piste du col White était d'altitude à permettre aux bêtes de somme de franchir le sommet. Par conséquent, des bêtes étaient expédiées par centaines à Skagway. De tous les animaux utilisés comme bêtes de somme, les chevaux et les mulets se montrèrent les mieux adaptables aux conditions du Nord. Les ânes étaient trop petits et les boeufs trop lents pour traverser le sol marécageux caractéristique de la route du col White. Au début, on tenta de rendre la piste praticable pour les bêtes de somme et on aménagea des sections de piste en rondins, mais, tel qu'un observateur l'a noté, dès l'instant qu'un cheval pouvait, par quelque moyen, se rendre à l'autre

bout de la piste, toute amélioration supplémentaire était abandonnée et oubliée à jamais⁴¹.

Le prix de \$300 auquel les chevaux se vendaient à Skagway illustre la grande demande de chevaux à la piste du col White durant les années 1897–1898.

Quelques audacieux s'aperçurent que cette mine était possiblement plus riche que les champs aurifères et envoyèrent dans l'enfer de la piste Skagway les chevaux qui quelques jours auparavant devaient finir leurs jours à l'usine de colle. Comme le note Robert Kirk, les chevaux les mieux en forme succombèrent à l'ignorance de leurs nouveaux maîtres, à la rigueur du climat, aux mauvaises conditions de la piste, à la piètre nourriture et au manque de repos qui furent leur lot à Skagway⁴².

À la fin de 1898, les carcasses de chevaux jonchaient en tel nombre la partie supérieure du versant côtier du col White que les chercheurs d'or nommèrent cette route la piste du cheval mort. Dans leur désir insensé d'atteindre Dawson le plus tôt possible, ils n'avaient apporté aucune amélioration à la route. La circulation pédestre constante avait abîmé la piste boueuse au point de la rendre impraticable. Aussi, dut-on fermer celle-ci pour un temps, et George Brackett construisit, dix milles au-dessus de la piste, une route carrossable se rendant de Skagway à White Pass City. Brackett imposa un droit de passage de \$20 la tonne mais eut beaucoup de difficultés à le percevoir, contrairement à ce qui se passait à l'escalier de glace du sommet du Chilkoot⁴³.

Les pistes permettant de franchir les col Chilkoot et White, cette dernière passant par le lac Lindeman, conduisaient au lac Bennett. Au cours de l'hiver de 1897–1898, une ville de tentes de plus de dix mille habitants poussa comme un champignon à l'entrée du lac, à mesure que les chercheurs d'or s'y arrêtaient pour grossir l'étrange flotte qui attendait le dégel du printemps avant de descendre le réseau du Yukon⁴⁴. Les bateaux rudimentaires faisaient partie de la panoplie des chercheurs d'or du Klondike et plusieurs de ces derniers transportaient à dos de cheval les matériaux de construction nécessaires. Toutefois, la demande dépassait tellement les possibilités des quelques constructeurs de bateaux qui se trouvaient de l'autre côté des cols, que l'on décida de construire de grands chalands. Bâties par des entreprises de construction, telles King's Sawmill and Shipyard, ces chalands *were made of two inch planking, forty-two feet long, and twelve feet wide, with straight sides. They were square at both ends, but sheered up like a barge, with pointed outriggers running about eight feet at the bow and stern, and a long heavy sweep at the end. They were decked fore and aft for eight feet, with the middle open, and a plank ran around the sides to walk on.*

Each scow had a mast about twenty feet high, rigged with a square sail. The mast was set about eight feet back of the bow, so that a man could work the sweep in front of it. Sails were used only when crossing the lakes. Usually a tent was placed over the cockpit in the middle. After the cargo was loaded, this was where the crew lived, cooking on a little sheet iron stove. The scows were unpainted, were capable of carrying twenty tons, and drew from 24 to 26 inches⁴⁵.

Un semblable problème d'offre et de demande assaillait les propriétaires de scieries qui s'étaient établis à Bennett afin de répondre aux besoins de ceux qui ne pouvaient payer le prix d'un bateau tout prêt (\$300 à \$500) ou qui avaient négligé de mettre dans leurs bagages les outils nécessaires⁴⁶. Le manque de main-d'oeuvre aggrava la situation, car peu de chercheurs d'or manifestèrent le désir de travailler pour un salaire et risquer ainsi de retarder leur arrivée à Dawson. Un compromis facilita le règlement du conflit; ceux qui désiraient du bois pour construire leur bateau ne pouvaient en obtenir qu'après avoir fourni des troncs d'arbres à la scierie⁴⁷. Cependant, la plupart de ceux qui naviguaient vers le nord avaient l'habitude de couper eux-mêmes leur bois et d'assembler leurs bateaux.

Après avoir scié le bois de long, on construisait une charpente, sur laquelle on clouait les côtés et le fond et ensuite on calfatait et goudronnait les fentes. On taillait ensuite les rames ou les perches, érigeait le mât et fixait les sièges pour la dernière étape de la course vers Dawson⁴⁸. Afin d'accroître la vitesse de ces embarcations, dont quelques-unes étaient très fragiles et impropres à la navigation en eau profonde, d'autres à peine suffisantes, et un petit nombre seulement suffisamment bien construites pour descendre le cours d'eau, les chercheurs d'or se servaient de couvertures comme voiles et utilisaient des «voiles de courant». La voile de courant était une invention brillante qui consistait en une pièce de toile chargée de pierres et immergée. Le courant poussait sur cette voile, corrigeait l'effet des vents contraires et augmentait la force de ceux qui étaient favorables lorsque la profondeur de l'eau permettait que cette voile ne touche pas le fond⁴⁹.

Après avoir affronté les périls du voyage le long de la côte, l'épreuve de la traversée des cols et les souffrances de la scie de long, à Bennett, le chercheur d'or avait encore deux gros obstacles à franchir: la gorge Miles et les rapides de Whitehorse. La gorge, étendue d'eau turbulente et dangereuse suivie d'une série de rapides, fit de nombreuses victimes avant que la Police à cheval du Nord-Ouest n'édicte un règlement ne permettant qu'à des pilotes expérimentés de conduire les bateaux à travers la gorge Miles et les rapides de Whitehorse⁵⁰. Tous les contrevenants devaient payer une amende de \$100. Le même règlement défendait

aux femmes et aux enfants de voyager avec le pilote pendant la traversée de la gorge jusqu'au pied des rapides; cependant, on passait parfois outre à cette défense. Les pilotes, qui recevaient un permis de la Police à cheval du Nord-Ouest, exigeaient \$20 à \$25 par bateau. Un des plus fameux se nommait Jack London, le même qui plus tard obtint une grande renommée comme romancier populaire. Un pilote pouvait faire dix voyages par bonne journée; il revenait à cheval du pied des rapides à l'entrée de la gorge⁵¹. Mais un regard jeté sur cette étendue d'eau turbulente décidait plusieurs chercheurs d'or à ne pas confier le sort de leurs possessions à l'habileté d'un pilote. Aussi, au printemps de 1898, sur la rive est du fleuve, un treuil fut érigé pour sortir les bateaux de l'eau, et Norman Macaulay aménagea une voie de tramway qui allait de l'entrée de la gorge Miles au pied des rapides de Whitehorse, soit une distance d'environ cinq milles. La voie était faite de troncs d'arbres écorcés, de huit pouces de diamètre, sur lesquels des chevaux tiraient des wagons aux roues concaves en fer. Le taux de transport de la société, que Macaulay nomma The Whitehorse Rapids Tramway Company, s'élevait à trois sous la livre, plus \$25 par bateau. Peu de temps après, John Hepburn construisit, sur la rive occidentale, une ligne parallèle, de six milles et demi de longueur, mais les deux propriétaires souffrirent de leur rivalité au point où Hepburn dut vendre son entreprise à Macaulay pour la somme de \$60 000⁵².

Après avoir franchi les rapides de Whitehorse, la route vers Dawson n'offrait plus de difficultés, sauf quelques-unes d'ordre secondaire aux rapides Five Fingers et Rink. Mais ces derniers obstacles étaient faciles à franchir pour des bateaux aussi gros que ceux qu'utilisaient les chercheurs d'or. Vers la mi-juin, la flottille commença à arriver à Dawson⁵³. L'épreuve des derniers mois était oubliée. Le succès ou l'échec de la ruée vers l'or se jouerait maintenant sur les champs aurifères.

IV

La ruée vers l'or fut à l'origine de plusieurs réseaux complexes de transport visant à faciliter l'acheminement des hommes et des marchandises au Yukon. Cette floraison de la technique était une réponse naturelle aux nouvelles parvenant du Klondike: il suffisait de se pencher pour y trouver de l'or. Un mythe se créait: les pépites d'or couvraient le sol du Klondike et attendaient que le premier venu les ramasse. Ceux qui avaient fait leur fortune au cours des années 1896–1897 et qu'inondaient de questions les chercheurs d'or, se gardaient bien de démythifier la situation. Ils poussaient leurs interlocuteurs à croire ce qu'ils entendaient dire, car ce n'était pas possible d'exagérer à propos du Klondike⁵⁴. En conséquence, dans l'imagination populaire, ce n'était pas les dif-

ficultés de la découverte ou de l'extraction de l'or qui amenaient les éventuels chercheurs à hésiter avant de partir pour le Klondike, mais bien celles du voyage vers les champs aurifères eux-mêmes.

La bicyclette⁵⁵ et le ballon, deux nouveautés qui avaient passionné l'imagination populaire de l'époque, alimentèrent, faut-il s'en surprendre, l'esprit d'invention des entrepreneurs qui prétendaient transporter au Yukon le chercheur d'or éventuel dans des conditions moins pénibles que celles qui entouraient les moyens habituels. Lorsque la nouvelle de la découverte extraordinaire de l'or éclata dans la presse américaine, un certain Frank Corey, de Kalamazoo (Michigan), construisit un aéronef pour se rendre au Klondike. Son plan était d'amener avec lui, dans son vol inaugural, deux hommes qui pourraient immédiatement jalonner des claims et il prévoyait assurer ensuite un service aérien bimensuel. Il atteignit l'apogée de son système lorsque les demandes de billets commencèrent à affluer, mais la chaleur de l'enthousiasme ne réussit pas plus à lancer le ballon que l'entreprise. Entre temps, à Seattle (Washington), la compagnie Jacobs Transportation investit \$150 000 dans une autre entreprise de montgolifières, conçues cette fois-ci par un certain Don Carlos Stevens. Ce dernier prétendait assurer un service aérien régulier entre la baie de Tesklo, près de Juneau, et Dawson et il s'enthousiasma pour son projet au point de répéter à la ronde qu'une fois rendu à la baie de Tesklo il déroulerait une bannière portant les mots: «All Aboard for Klondike». Dans ces circonstances, il importait peu que la baie de Tesklo soit plus près de Dawson que ne l'était Kalamazoo. En conclusion, il s'avéra que les promoteurs lançaient en l'air plus de paroles que de ballons⁵⁶.

Un nombre incalculable de moyens de transport firent l'objet de chaudes discussions mais restèrent toujours en plan. La compagnie Pullman Palace Car mit au point un prototype de traîneau électrique que la Great Northern Mining and Transportation voulait utiliser sur les ruisseaux du Klondike. Chauffé à la vapeur, éclairé à l'électricité et doté d'un ameublement élégant, le prototype devait voyager à la vitesse époustouflante, pour l'époque, de 60 milles à l'heure. Les ploutocrates du Yukon, et ceux qui désiraient le devenir, durent être grandement désillusionnés lorsqu'ils apprirent que l'entreprise avait échoué, mais malheureusement on ne trouve trace de leurs réactions dans aucun document. La compagnie Klondike Combined Sledge and Boat trouva une solution de rechange au problème du transport dans le Nord; cette compagnie construisit un traîneau-barge d'acier qu'elle voulut lancer sur le marché au cours de l'été de 1898. Ce véhicule baroque avait des voiles et des rames, des chambres à air pour le faire flotter et, dernière astuce, un compartiment anti-vol pour le trans-

port de l'or. Ce projet se termina comme le précédent: il disparut sans bruit et l'on peut se demander si son échec fut causé par son impossibilité technique ou par la fin de la ruée vers l'or⁵⁷.

L'expérience vécue par un chercheur d'or parti d'Edmonton semble favoriser la première explication. Lui aussi avait construit un traîneau-bateau, dont un cheval devait fournir la force motrice terrestre; après avoir atteint une rivière, on devait le renverser pour en faire un bateau. Le seul problème que l'inventeur ne réussit jamais à résoudre causa cependant l'abandon de l'engin. Lorsque les champs étaient couverts de neige et de glace, raconta un témoin qui n'en croyait pas ses yeux, les rivières étaient également gelées. Edmonton eut connaissance d'une autre invention qui n'était pas idiote. Il s'agissait d'un traîneau à vapeur dont la traction serait fournie par une roue dentée. Cependant, la distance de 18 pouces seulement qu'il réussit à franchir ne suffit pas à créer une impression favorable; car sous l'action de la roue dentée, le traîneau s'était creusé un trou de plus en plus profond dans le sol. Parmi les autres projets qui attirèrent l'attention à l'époque de la ruée vers l'or, on remarque des chariots montés sur des roues de boguet et de grands monocycles à plate-forme⁵⁸.

Deux autres modes de transport de nature à accélérer l'acheminement des marchandises, surtout de la nourriture, avaient une origine scandinave. La première proposition vint d'un capitaine de l'armée royale norvégienne, Nils Muller, qui expliquait dans une lettre à Clifford Sifton, qu'un chapelet de stations construites entre la côte et Dawson et desservies par un corps de skieurs norvégiens pourrait rendre de grands services.

*A skiloper with a full load of provisions is able to cover 15 miles per day – with one or two days provisions about 30 or 35. But with a sufficient number for relieving at each station the distance between Dawson City and Dyea may easily be covered in 8 days – counting 20 working hours per day*⁵⁹.

Comment ce mode de transport humain aurait-il pu répondre adéquatement aux besoins d'une trentaine de milliers de personnes? On ne le sut jamais et quant au ministère de l'Intérieur, il ne voulut jamais en entendre parler. Entre temps, un missionnaire de l'Alaska, Sheldon Jackson, avait convaincu les Etats-Unis de résoudre la crise de la faim à Dawson, tout en réglant le problème du transport, en y conduisant à partir de la côte un grand troupeau de caribous. Comme les précédentes, cette solution avorta car la plupart des rennes moururent de faim avant d'arriver à destination⁶⁰.

De tous les projets mort-nés de la période de la ruée vers l'or, aucun n'offrait plus d'intérêt et ne méritait plus d'attention que celui d'un monorail. L'enfant chéri d'un certain David Jones de San Francisco, il semblait être une réponse efficace au problème du

transport dans le Nord. Son inventeur affirmait qu'il pouvait porter au-dessus de la neige et que la ligne pouvait être toujours en activité, qu'il pouvait atteindre le sommet de pentes fortement inclinées, soit par rouleaux à friction ou par crémaillère et qu'il pouvait être construit rapidement⁶¹. A l'encontre de plusieurs autres qui voulaient s'enrichir rapidement, James ne voulut pas vendre son plan, il chercha plutôt à se faire embaucher dans la fonction publique afin de le mettre à exécution. Cependant, le gouvernement canadien eut tôt fait d'ignorer l'homme, son projet, son idée et son désir de travailler pour lui⁶².

Toutes ces idées de transport eurent un dénominateur commun: pour une raison ou pour une autre, aucune ne réussit à être mise en pratique. Plusieurs étaient le produit de l'hystérie propre à la période de la ruée vers l'or; elles étaient mal conçues et ressemblaient probablement à ces machines qui, selon leur inventeur amateur, produiraient le mouvement perpétuel, mais d'autres, même si elles n'eurent pas de succès, annonçaient des choses à venir. Nous pouvons voir, par exemple, dans le traîneau à vapeur propulsé par une roue dentée, le précurseur des motoneiges, appareil vraiment bien adapté aux besoins du transport dans le Nord. Mais pour les hommes de 1898, il ne se révélait pas la solution immédiate au problème. Les hommes de ce temps se tournèrent tous alors vers la panacée du XIX^e siècle: le chemin de fer.

V

L'or du Klondike entraîna une ruée vers la constitution juridique de compagnies de chemin de fer, ruée qui, selon son mode bien particulier, ne laissait rien à désirer à la ruée humaine vers les cols. En 1897, 32 compagnies de chemin de fer demandèrent des chartes fédérales leur permettant de construire des voies ferrées à destination du Yukon. Au cours de la même année, la Colombie-Britannique en constitua dix en société civile, et entre les années 1897 et 1899, 12 autres adressèrent des demandes semblables aux Etats-Unis⁶³. En 1897, le gouvernement canadien fit entreprendre une série de relevés pour déterminer le tracé de chemin de fer le plus praticable et en 1898, il commanda son propre plan de construction d'une ligne entre le dernier point navigable de la Stikine et le lac Teslin⁶⁴.

Le premier chemin de fer qui vit enfin le jour n'avait pas été complètement inspiré par la ruée vers l'or. En 1895, un groupe de capitalistes anglais qui avaient fondé la British Columbia Development Association délèguèrent un des leurs, Charles Herbert Wilkinson, pour enquêter sur les possibilités d'investissement dans la province occidentale du Canada. Grâce à Ernest Billingham, frère d'un autre membre du syndicat, Wilkinson entendit parler du

capitaine William Moore. Découvreur du col White et son meilleur propagandiste, Moore avait auparavant essayé d'obtenir de l'argent de Billinghamurst afin d'aménager un passage par ce col. Aussi, Billinghamurst présenta-t-il Moore à Wilkinson. Celui-ci manifesta assez d'intérêt au plan de Moore pour envoyer Billinghamurst à Skagway. Billinghamurst dressa un rapport favorable, et en 1896 le syndicat prit la décision d'entreprendre un projet de transport, mais sans en préciser la nature. On mit une petite somme d'argent à la disposition de Moore qui s'en servit pour tracer une piste rudimentaire sur une distance de quelques milles à partir de Skagway⁶⁵. Cette mise en oeuvre initiale fut suivie de la constitution de deux compagnies canadiennes, en mai et en juin 1897, la British Columbia-Yukon Railway et la British Yukon Mining, Trading and Transportation, créées pour construire un chemin de fer du sommet du col White au poste de traite de Selkirk, sur le Yukon⁶⁶. L'absence de lois régissant les chemins de fer en Alaska, empêcha le syndicat d'obtenir le droit de passage entre Skagway et le sommet⁶⁷.

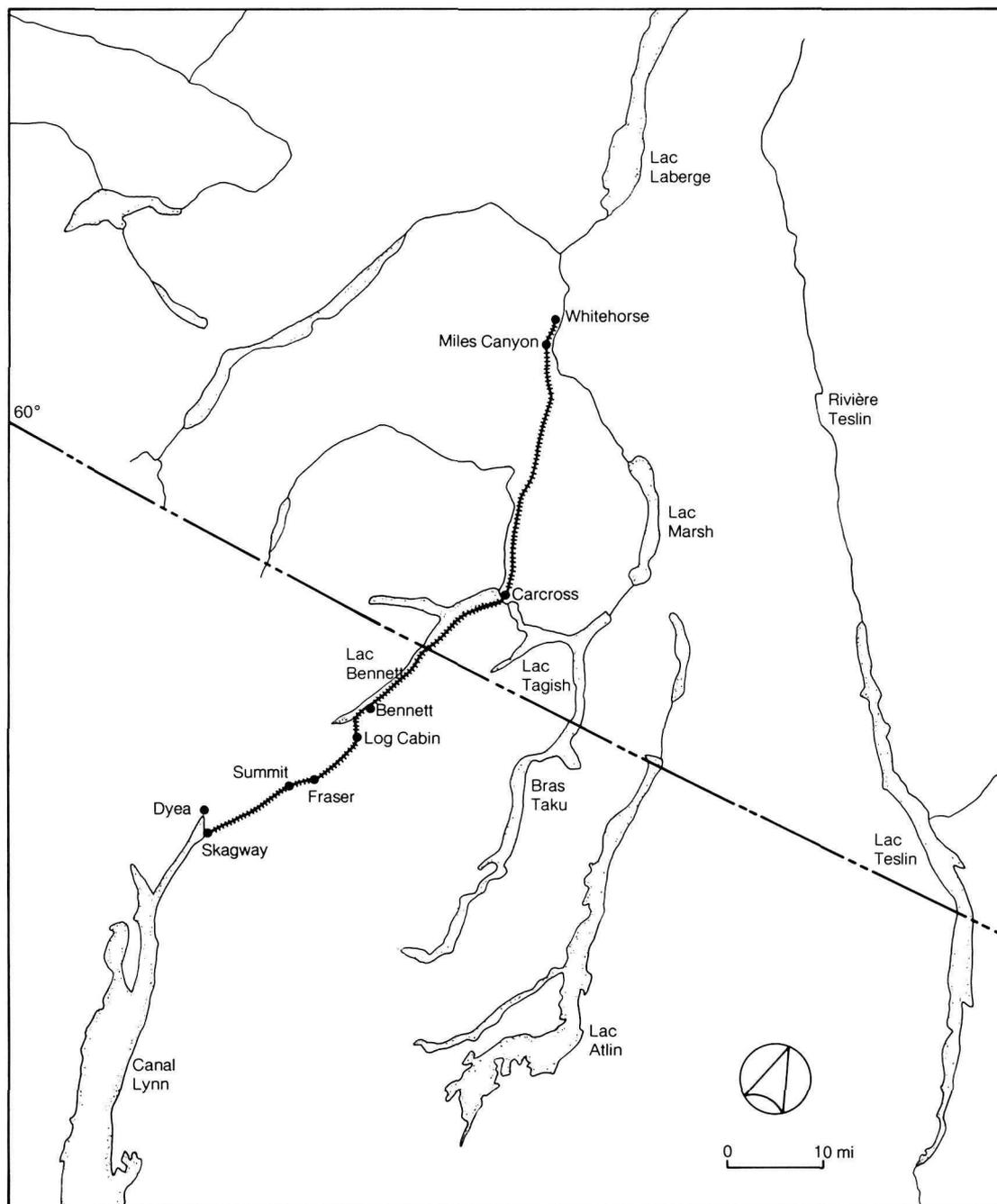
La constitution de ces deux compagnies précéda de trois semaines le début de la ruée vers l'or du Klondike. La décision de construire un chemin de fer vers le Yukon ne fut donc pas la conséquence de la ruée vers l'or, même si cette affirmation doit être nuancée à propos de la construction elle-même. En fait, si l'on considère la courte durée de la plupart des ruées vers l'or, l'éloignement du Yukon, le coût de construction d'un chemin de fer dans une région aussi difficile que l'enclave de l'Alaska et la durabilité d'un mode de transport comme le chemin de fer, la ruée vers l'or ne constituait pas une occasion exceptionnelle d'investissement. Cette affirmation ne veut pas dire, cependant, que les promoteurs ignoraient la découverte du ruisseau Bonanza, et que celle-ci n'influa en rien sur leur demande de chartes de chemin de fer. La nouvelle de la découverte de l'or au Klondike, comme le signale Tappan Adney, se répandit à l'extérieur, six mois avant que le *Portland* et l'*Excelsior* ne provoquent l'hystérie qui entraîna la ruée vers l'or⁶⁸. Il importe de remarquer que d'autres facteurs, non directement reliés à la ruée vers l'or, ont joué un rôle important dans la décision de construire le chemin de fer prise par le syndicat. Des renseignements obtenus de sources officielles et officieuses laissaient croire que l'or n'était pas l'unique ressource à exploiter avec profit. Des rapports sur d'autres métaux, sur les terres de pâturage et le bois de construction indiquaient que le Yukon possédait les fondements d'une économie éventuellement riche et diversifiée; cette constatation prenait toute son importance, si l'on considérait les résultats des ruées vers l'or du passé et la nature épuisable et non renouvelable de l'or⁶⁹.

Lorsqu'en août 1897, la nouvelle de la découverte du Klondike se répandit comme une traînée de poudre dans la presse anglaise, la British Columbia Development Association se trouva dans une excellente position pour profiter des possibilités en matière de transport qu'offrait la ruée vers l'or. Le syndicat, cependant, passait par de mauvais moments et une entreprise anglaise de financement, Close Brothers, obtint un privilège sur les biens. Lorsque le syndicat fit banqueroute en mars 1898, l'entreprise Close Brothers devint propriétaire de son avoir, dont les deux chartes de chemin de fer obtenues le printemps précédent⁷⁰.

Le 29 mars 1898, l'entreprise Close Brothers obtint de la Virginie de l'Ouest une charte pour construire un chemin de fer entre Skagway et le sommet du col White. L'adoption par le Congrès américain, le 14 mai 1898, d'une loi régissant l'extension des lois sur la colonisation et accordant le droit de passage pour les chemins de fer dans le district de l'Alaska suivie un peu plus tard de l'approbation, par le secrétaire de l'Intérieur, de la demande par la compagnie d'un droit de passage de Skagway au sommet, dégageait les derniers obstacles d'ordre juridique à la construction d'un chemin de fer allant de Skagway à Selkirk⁷¹.

Pendant ce temps, un envoyé de la firme Close Brothers, Sir Thomas Tancred, s'était rendu à Skagway étudier la possibilité d'un tel chemin de fer. Tancred arriva à Skagway en avril, accompagné de deux délégués américains de la société, Samuel H. Graves et E.C. Hawkins⁷².

Arrivés à Skagway, Graves et Hawkins firent une étude préliminaire des tracés possibles d'une route traversant le col White. Après un examen rapide de la région, ils se réunirent avec Tancred au bar de l'hôtel St. James, de Skagway. Ils discutèrent de la possibilité de construire un chemin de fer, et des propositions que Tancred soumettrait aux actionnaires, à son retour en Angleterre. Selon les résultats de l'enquête, Graves et Hawkins étaient d'accord: le chemin de fer ne pouvait pas être construit. La discussion allait s'arrêter, et avec elle le plan d'un chemin de fer, lorsque survint un événement qui devait avoir d'énormes conséquences sur le chemin de fer, sur le déroulement de l'histoire du transport au Yukon, et même sur toute l'histoire du Yukon. Un constructeur indépendant de chemins de fer, Michael J. Heney, avait surpris la conversation. Heney, attiré dans le Nord par l'espoir de construire un chemin de fer pour aller au Yukon, avait sérieusement étudié la topographie de l'arrière-pays de Skagway et avait la conviction que l'on pouvait construire un chemin de fer. Il ne lui manquait que le capital. Animé de l'assurance que donne une idée longuement mûrie, et éloquent comme un homme qui sait que le rêve de sa vie est en jeu, Heney entreprit de convaincre Tancred, Graves et Hawkins de la justesse de ses vues. La force de sa détermina-



tion et la richesse de son expérience gagnèrent les délégués de la Close Brothers à sa cause. Le 27 mai 1898, des hommes et des marchandises débarquèrent à Skagway. Le lendemain commençait la construction⁷³.

Au cours de cette première étape, un grand nombre de problèmes s'abattirent sur les travaux. Mille milles séparaient Skagway de Vancouver, Victoria ou Seattle, les bases d'approvisionnement les plus rapprochées, et le transport ne pouvait se faire que par eau. Déjà, les chercheurs d'or utilisaient toutes les capacités de la flotte de paquebots côtiers qui desservaient Skagway et d'autres points de l'enclave de l'Alaska. La fin de la ruée vers l'or amena une accalmie momentanée que fit disparaître le début des hostilités à Cuba et la guerre avec l'Espagne. La guerre opposa les compagnies de chemins de fer et l'administration américaine qui, forte de sa position, réquisitionna pratiquement tous les navires de la côte. De plus, on ne trouvait pas sur l'emplacement du chemin de fer, en Alaska, les matériaux nécessaires au ballast et l'on dut les extraire du lit de la Skagway, à une extrémité, et de la Fraser, à l'autre. Une main-d'oeuvre insuffisante aggravait les difficultés. Il était absolument impensable de suivre les méthodes ordinaires d'embauchage et de transporter aux frais de la compagnie des centaines d'hommes à Skagway, comme le disait plus tard le premier président du chemin de fer, car, au plus fort de la ruée vers l'or, les hommes disparaissaient dès qu'ils arrivaient à Skagway⁷⁴. Néanmoins, les dures réalités de la ruée vers l'or tempéraient ces inconvénients. Sans exagération aucune, des centaines de vagabonds n'attendaient à Skagway que l'arrivée, parfois simultanée, d'amis et d'argent avant de se lancer sur la piste des champs aurifères. Ils constituaient une main-d'oeuvre utilisable, sinon spécialisée. Mais ils constituaient également une clientèle forcée et les marchands de Skagway qui siégeaient nombreux au conseil municipal s'attendaient bien à la voir s'évanouir, dès la mise en service du chemin de fer. Aussi, le conseil de ville répandit-il le bruit qu'il serait normal que la compagnie de chemin de fer verse une somme d'argent en échange de l'utilisation de Skagway comme centre d'exploitation et que si une entente n'était pas conclue, il se verrait forcé d'obtenir une injonction empêchant la compagnie de construire le tronçon de la voie ferrée qui traverserait la ville.

Au plus fort de la controverse et pendant une réunion explosive du conseil, les équipes du chemin de fer travaillèrent toute la nuit. Le lendemain matin, la voie était terminée. Devant le fait accompli, le conseil dut capituler⁷⁵. Malgré ce mince succès, les problèmes de main-d'oeuvre de la société n'étaient pas tous réglés. Les démissions continuèrent à un rythme rapide à mesure que les hommes, forcés à demeurer à Skagway pour une foule de rai-

sons, accueillaient leurs amis ou recevaient de l'argent. Libérés de contraintes, ils abandonnaient leurs outils et partaient pour le Klondike⁷⁶.

Les constructeurs du chemin de fer White Pass and Yukon Route escomptaient, comme les autres sociétés du temps⁷⁷, retirer des profits immédiats de leurs investissements. Cependant, tandis que les autres compagnies de transport, qui savaient bien que la ruée vers l'or finirait par éclater comme une bulle de savon, se contentaient d'écrémer les meilleurs filons au moyen d'installations temporaires, la compagnie de chemin de fer visait à se tailler une place permanente dans le réseau des transports du Yukon. A ce sujet, Samuel Graves notait ce qui suit:

*in the belief that the line that would pay best was a well located one, with the lowest possible gradients and a very solid roadbed over which heavy engines could haul heavy loads up the hill in summertime, and which would admit of modern appliances for snow fighting in the winter.*⁷⁸

Les désirs de ceux qui, sur place, étaient engagés dans les travaux pouvaient cependant dépasser, et dépassaient parfois en réalité, les attentes des observateurs de Skagway et même celles de quelques-uns des actionnaires. Les mauvaises langues de Skagway se moquaient du projet qu'ils appelaient la « Jackass and Yukon Railway », pendant qu'en Angleterre quelques-uns des moins convaincus des actionnaires essayaient de se délester du projet en proposant celui d'un tramway⁷⁹. Mais les entrepreneurs et les représentants locaux de la firme Close Brothers s'acharnaient à la tâche et à mesure que les semaines s'égreuaient, la voie ferrée s'allongeait.

Le 21 juillet, un tronçon de quatre milles était terminé⁸⁰. Le chemin de fer s'arrêtait au pied du col et devant lui se dressait la partie la plus difficile à surmonter. De là, le col White s'élevait de 2885 pieds sur une distance de 14 milles. Afin d'obvier à l'inclinaison de la pente, on devait poser 21 milles de voie ferrée. Le problème de trouver, pour les 7 milles supplémentaires, un tracé satisfaisant se compliquait de la présence de la route carrossable de Brackett. La bande de terrain que Brackett s'était réservée empruntait la voie d'accès au sommet la plus directe et la plus facile; le chemin de fer pouvait bien traverser cette voie, mais ne pouvait lui être parallèle. Finalement, après plusieurs efforts pour éviter la route de Brackett, efforts coûteux parce qu'ils nécessitaient l'enlèvement des débris qui tombaient continuellement sur la route à la suite des excavations, la compagnie de chemin de fer acheta l'entreprise de Brackett⁸¹.

La voie ferrée gravissait lentement le col et avait atteint la gare Heney, lorsqu'arriva au chantier de construction, la nouvelle de la découverte d'or à Atlin, Colombie-Britannique. Sur-le-champ, en-

40 L'aménagement d'une pente pour le chemin de fer de la White Pass and Yukon Route, sur le mont Tunnel. (*Yukon Archives.*)



41 Une équipe de travailleurs s'arrête pour le repas du midi, à l'entrée du tunnel. (*Yukon Archives.*)





43 Des cheminots font le terrassement et posent des rails. A l'occasion, les rails montaient, descendaient ou ondu-
laient, épousant les accidents du ter-
rain. (Yukon Archives.)

43



44 Au moyen de brouettes, des travailleurs enlèvent des pierres près du sommet du col White. (*Yukon Archives.*)

44



45 Passage taillé dans la glace, et, au loin, ce qui semble être un remblai. (*Yukon Archives.*)

45



viron 65 pour cent de la main-d'oeuvre abandonnèrent le travail et se précipitèrent vers Atlin. Ce ne fut qu'en octobre, deux précieux mois plus tard, que la société put reformer son effectif au niveau de la période pré-Atlin⁸².

Avec l'arrivée de l'hiver en Alaska, la construction entra dans une nouvelle étape. Les travaux d'hiver exigeaient un effort presque surhumain. Les vents violents et le froid extrême ralentissaient les hommes et engourdisaient leurs membres comme leur esprit, à un point tel qu'après une heure de travail il fallait les remplacer par des équipes fraîches⁸³. Au point milliaire 15, les hommes atteignirent la partie la plus difficile du tracé. Un mur perpendiculaire de granit s'élevait du fond de la gorge jusqu'à près de 2000 pieds de hauteur. Frottée par des glaciers depuis longtemps disparus et polie par la force des vents qui s'engouffrent dans la gorge, cette falaise présentait un obstacle extrêmement difficile à franchir. Travaillant à partir de plates-formes supportées par des tiges de fer plantées à la perforuse dans le granit et retenues par des câbles attachés au sommet, les ouvriers découpaient au pic et à la dynamite dans le mur du rocher l'étroit ruban horizontal qui recevrait la voie ferrée. Un mille plus loin, ils perçèrent un tunnel de 250 pieds de longueur. Au milliaire 19, le tracé effectuait un lacet et l'on dut construire le viaduc du ravin Dead Horse, à 215 pieds au-dessus d'un torrent rempli de rochers. Enfin, le 18 février 1899, on atteignit le sommet. Deux jours plus tard, des trains de marchandises et de passagers furent mis en service⁸⁴.

Une fois franchi le sommet, les travaux procédèrent rapidement jusqu'à la tête du lac Bennett. Afin de faciliter son approvisionnement, Heney mis sur pied un service de chariots qui reliait le sommet au lac et transportait à la fois les passagers et les marchandises. Lorsque le 6 juillet 1899, la voie ferrée atteignit Bennett, Heney discontinua le service et affecta les chevaux et les chariots au transport, l'hiver suivant, sur la surface gelée du lac⁸⁵.

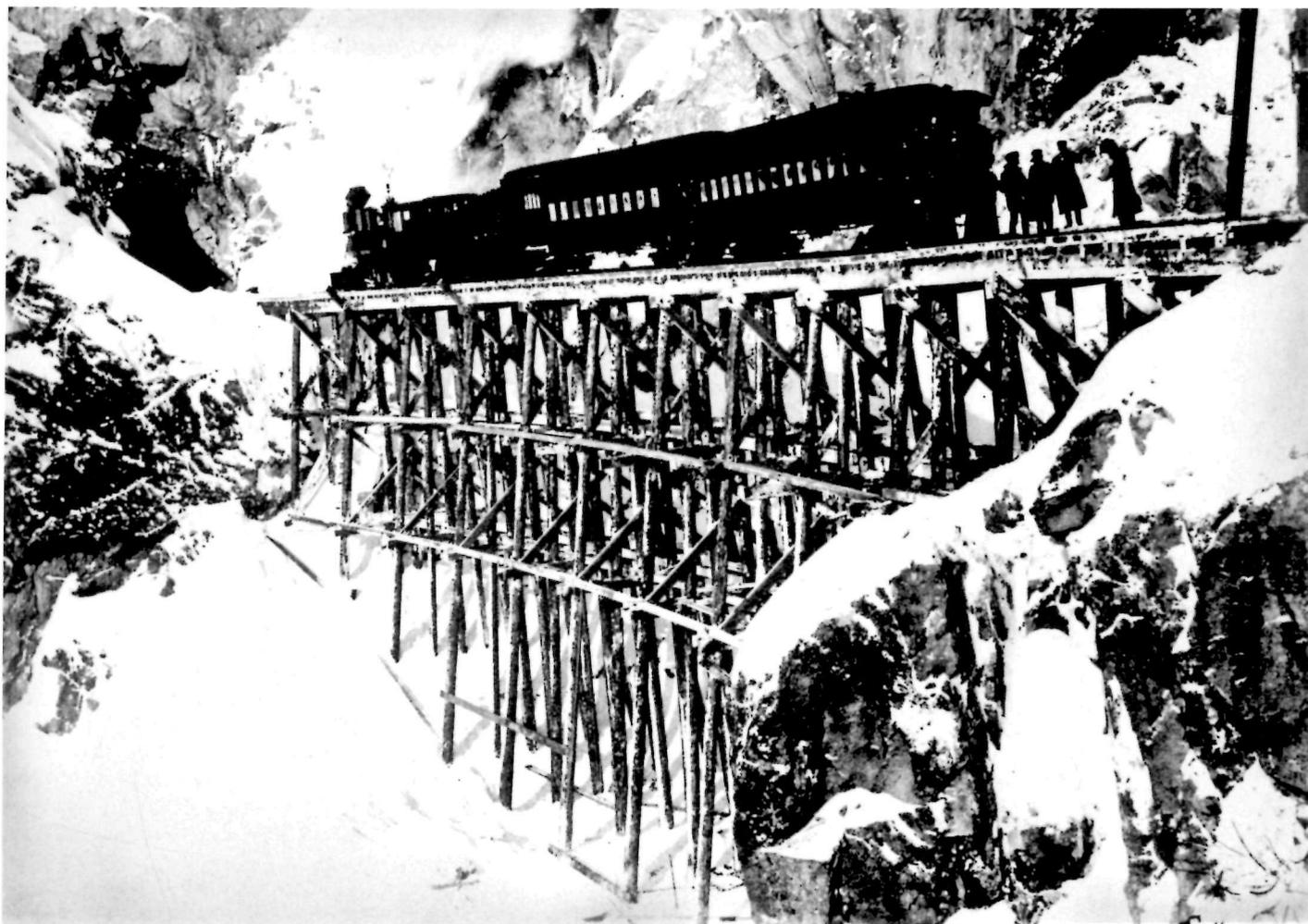
Selon les études, la voie ferrée devait, à partir de Bennett, suivre la rive orientale du lac jusqu'à la traverse Caribou (maintenant appelée Carcross). De nombreux travaux de dynamitage s'imposaient; la société affecta alors le gros de son effectif au tronçon entre la traverse Caribou et Whitehorse; seules demeurèrent à l'arrière les équipes qui devaient construire la route le long du lac. Cette décision de terminer les premier et dernier tronçons de la voie ferrée avant de terminer celui au centre, obligea à transporter les rails, les locomotives, le matériel roulant et le reste des bagages jusqu'à la traverse Caribou. Le lac faisait le lien entre les deux tronçons et l'on construisit une barge à moteur. A l'instar des chariots que Heney avait mis en service entre le sommet et Bennett, la barge servit à transporter les passagers et les marchandises qui se rendaient à Dawson⁸⁶. A l'automne, au gel du

lac, le chemin de fer White Pass and Yukon Route mit sur pied la Red Line Transportation Company. Ce service de transport routier permit le déplacement d'un très grand nombre de passagers et de centaines de tonnes de marchandises, d'équipements, de moteurs et de bouilloires, etc., qui devaient servir à la construction de plusieurs paquebots, ce printemps-là, à la tête du lac Bennett. Le 8 juin 1900, le tronçon allant de la traverse Caribou à Whitehorse était terminé. Entre temps, la société avait acheté la voie de tramway de Macaulay, afin d'obtenir le droit de passage entre la gorge Myles et Whitehorse. Le parachèvement de la voie ferrée entre la traverse Caribou et Whitehorse et l'utilisation d'une barge à moteur sur le lac Bennett permit d'inaugurer un service complet de transport entre Skagway et Whitehorse. Le 26 juillet 1900, le tronçon de Bennett à la traverse Caribou fut terminé. Le lendemain, on mit des trains en service entre Skagway et Whitehorse⁸⁷.

A la fin des travaux, le chemin de fer White Pass and Yukon Route comptait 110.7 milles de longueur, dont 20.4 se trouvaient en Alaska, 32.2 en Colombie-Britannique, et 58.1 dans le Yukon. La voie ferrée comportait un entre-rail étroit (3 pieds) et des rails de 45 livres. Dans la partie la plus difficile à construire et à entretenir, de Skagway au sommet du col White, la voie montait de 2885 pieds. La pente y était de 3.9 pour cent alors qu'ailleurs, elle n'atteignait qu'en moyenne, 2.6 pour cent. Le plus haut point atteint ne se trouvait pas au sommet du col, cependant mais à Log Cabin (Colombie-Britannique), au milliaire 33, où le chemin de fer s'élevait à une altitude de 2916 pieds. Du côté de l'Alaska, les courbes étaient en moyenne de l'ordre de 16 à 20 degrés. Le total des frais de construction atteignait environ dix millions de dollars et le matériel roulant et l'équipement avait coûté 2.5 millions de dollars⁸⁸.

Durant la période de construction, la société embaucha en tout environ 3500 hommes. De ce nombre, 35 moururent de causes diverses, dont la maladie et les accidents⁸⁹. Graves nota, quelques années après la mise en service du chemin de fer, qu'aucun chemin de fer au monde n'avait été construit par des ouvriers aussi instruits que ceux qui avaient construit le premier tronçon. Ce phénomène, produit démographique de la ruée vers le Klondike, n'était que l'un des aspects remarquables de la construction de la voie ferrée. Il faut également souligner «l'esprit du col White» qui régnait durant la construction⁹⁰. A l'exception d'une courte grève en mars 1899, provoquée par la réduction des gages et la prolongation de la journée de travail, aucun conflit sérieux ne surgit entre la main-d'oeuvre et l'administration⁹¹.

46 Le premier train de voyageurs arrive au
sommet du col White, le 20 février
1899. (Yukon Archives.)



47 Le dernier convoi de la compagnie de transport Red Line, arrivant à Bennett par voie du sommet, le 6 juillet 1899. (Yukon Archives.)



Quand le premier train se lança avec confiance sur la nouvelle voie ferrée vers Skagway, remorquant les wagons vides qui depuis juin 1900 s'étaient accumulés à Whitehorse, un membre irlandais de l'équipage fit cette observation: «Be Jakers the first thrain into this country was a thrain out.»⁹² Qu'il l'ait réalisé ou non, cet Irlandais comprenait bien et le défi et le dilemme continuels qu'alliaient, pendant les cinquante prochaines années, affronter les transports du Yukon et le Yukon lui-même.

VI

La ruée vers l'or exerça sur le transport fluvial une pression très forte qui provoqua une expansion extraordinaire des installations. Au mois d'août de 1898, 30 sociétés additionnelles de transport s'étaient ajoutées aux deux premières, l'Alaska Commercial Company et la North American Transportation and Trading Company, afin d'entrer en concurrence les unes avec les autres en matière de transport maritime sur le Yukon. Globalement, ces sociétés utilisaient 60 vapeurs à roue arrière, 20 barges et 8 remorqueurs⁹³. Malgré la pression sans précédent exercée sur la navigation, la ruée vers l'or ne contribua en rien à l'élaboration de nouveaux modes de transport par eau. Le vapeur à roue arrière continua, durant cette période, à tenir le premier rang. Si la ruée vers l'or n'apporta pas de modifications qualitatives et techniques au vapeur, elle en introduisit cependant d'importantes dans les voies maritimes intérieures du Yukon. Avant 1898, les vapeurs n'avaient fréquenté que les eaux du bas Yukon. Ceux qui quittaient Saint Michael n'avaient jamais remonté le Yukon plus haut que l'ancien poste de traite de Robert Campbell, Fort Selkirk. Aussi, Fort Selkirk avait-il été choisi au début comme terminus de la White Pass and Yukon Route Railway⁹⁴.

La grande vogue dont jouissait la voie fluviale du haut Yukon durant la ruée vers l'or marqua profondément l'importance respective éventuelle des voies fluviales du haut et du bas Yukon. Au printemps de 1898, pendant que des milliers de personnes s'affairaient à construire des bateaux mus par le vent ou les rames pour se rendre, au dégel, du lac Bennett à Dawson, quelques-uns entreprirent l'assemblage historique d'un bateau à vapeur dont ils avaient l'hiver précédent, transporté les pièces sur des traîneaux en passant par les cols. Les historiens ne s'entendent pas parfaitement sur l'identité du vapeur qui réussit le premier à naviguer sur la voie fluviale du haut Yukon entre Bennett et Dawson au printemps de 1898⁹⁵; mais cette controverse est moins importante que le succès de l'expérience elle-même. L'introduction du vapeur sur le haut Yukon fut vraiment une percée historique. L'exploit eut des conséquences profondes sur l'avenir du réseau des transports du Yukon.

Convaincues que l'utilisation du vapeur sur la route fluviale supérieure était possible, des sociétés construisirent une quantité de ces navires au lac Bennett. Pour éviter les obstacles à la navigation que posaient la gorge Myles et les rapides de Whitehorse, on divisa la flotte en deux parties, une partie desservant la section allant de Bennett à la gorge Myles et l'autre, celle de Whitehorse à Dawson⁹⁶. En 1898, la compagnie Bennett Lake and Klondike Navigation maintenait en activité le *Flora* et le *Nora* en aval de Whitehorse, et l'*Ora* qui reliait Bennett et la gorge Myles. Ces navires mesuraient environ 75 pieds de longueur. Le voyage entre Bennett et Dawson prenait quatre jours et demi. Comme logement à bord, les passagers trouvaient des rangées de trois couchettes en bois superposées et ils devaient apporter leurs propres couvertures. Ils payaient \$75 pour le voyage et \$1 additionnel par repas. Au même moment, la Canadian Development mettait en service le *Willie Irving*, le *Goddard* et l'*Anglian* entre Whitehorse et Dawson. A l'été 1898, le service fluvial fut étendu au lac Lindeman grâce à la mise en oeuvre de traversiers à vapeur qui se rendaient à Bennett⁹⁷. La voie supérieure eut des succès assez éclatants pour être comparée en importance avec le mode traditionnel de transport qui utilisait la voie inférieure via Saint Michael. En conséquence, quelques vapeurs, comme le *Victoria*, furent retirés du cours inférieur du fleuve et passèrent au haut Yukon⁹⁸.

L'introduction des vapeurs à roue arrière sur le haut fleuve rendit inutile le prolongement du chemin de fer jusqu'à Fort Selkirk, prolongement jugé nécessaire auparavant. Whitehorse fut choisi comme terminus du chemin de fer, car il était situé en aval de la gorge Myles et des rapides, obstacles d'importance, qui interdisaient aux bateaux de se rendre sur le tronçon supérieur du fleuve. Lorsqu'en juillet 1900, le chemin de fer fut parachevé, le haut du fleuve, desservi à la fois par le chemin de fer et une flotte additionnelle de vapeurs à roue arrière, pouvait supplanter la voie inférieure comme ligne principale d'approvisionnement de Dawson.

VII

En parlant de son voyage au Klondike, Robert Kirk écrivit que l'état alors avancé de l'exploitation des mines du Nord était dû pour une large part aux attelages de chiens⁹⁹. Kirk pouvait bien exagérer l'importance, par rapport aux autres, du mode canin de transport au Yukon; on doit cependant admettre que le chien et l'attelage ont joué, au cours de cette période, un rôle très important dans la vie du Nord.

48 Le Clifford Sifton, le Bailey, et un vapeur à roue arrière accostent à Bennett. Jusqu'à ce que le chemin de fer se rende à Whitehorse, Bennett a été le port principal sur le haut Yukon. (Yukon Archives.)

49 Une course de vapeurs. Le bateau de droite est probablement le *Canadian*, puisque le *Canadian* et le *Bailey* s'affrontèrent dans une des plus célèbres courses de vapeurs jamais vues sur le Yukon; heureusement, ces courses n'étaient pas nombreuses. Selon un

compte rendu du *Daily Colonist* de Victoria, paru le 29 septembre 1900: «The fight was a draw. A battle royal had been fought [le *Bailey* heurta son adversaire par deux fois]. The *Canadian*, although having somewhat the best of

the struggle, was so badly damaged that no victory was claimed.» (Yukon Archives.)

48



49



Nul ne connaît le moment auquel remonte la première utilisation de chiens dans le domaine du transport au Yukon. Ils avaient répondu aux besoins des Indiens, peu avancés au point de vue de la technologie, et la Compagnie de la baie d'Hudson les utilisait pour le commerce des fourrures. À l'arrivée du prospecteur dans les années 1880, l'utilité du chien avait diminué en proportion du déclin de ce commerce. Ce phénomène s'explique en partie par le fait que l'on n'exploitait les mines que durant les mois d'été. Plusieurs mineurs quittaient la région avant le gel de l'automne et les autres passaient l'hiver à l'intérieur de leurs cabanes. L'implantation, au début des années 1890, des techniques d'exploitation d'hiver, et la découverte en 1896 des riches champs aurifères du Klondike remirent les chiens et leurs attelages à l'honneur.

Les chiens servirent à de multiples fins, au cours de la période dite du Klondike : à transporter les perches, les billots et le bois pour la construction des dalles pour le lavage du sable et du gravier, le bois pour les galeries de mine et les cabanes ; à livrer le courrier ; à atteindre les petites agglomérations éloignées ; au transport des passagers entre Dawson et les agglomérations situées le long des ruisseaux ; au transport des marchandises, de la nourriture, du matériel et de l'équipement ; à transporter l'or des mines à Dawson ; au travail dans les mines mêmes et à la livraison de l'eau à domicile, avant que Dawson n'installe son aqueduc. En été, les chiens transportaient les fardeaux sur leur dos, et en hiver, ils tiraient les traîneaux¹⁰⁰.

On a estimé que la ville de Dawson dans son ensemble utilisait, en 1899, environ 4000 chiens d'une façon régulière. Le plus grand nombre de ces bêtes appartenait à des particuliers, mais plusieurs compagnies de transport les utilisaient également. Ces propriétaires pouvaient fréquemment gagner \$100 par jour en transportant des marchandises aux mines et, au printemps de 1898, des gains journaliers de \$150 n'étaient pas inusités. Au cours des mois d'été, des trains de 15 à 20 chiens transportaient l'or des mines à Dawson. Chaque chien du train transportait une charge de 20 à 30 livres. On peut juger de la richesse transportée de cette façon, si l'on pense qu'un train de 15 chiens, chacun portant une charge de 30 livres, transportait une quantité d'or dont la valeur s'élevait à \$122 400 (le cours de l'or étant à \$17 l'once). Pendant les deux mois et demi de l'été, les trains de chiens étaient en service 24 heures par jour, six jours par semaine. Au cours de l'hiver, les conducteurs de chiens travaillaient huit heures par jour et leurs traîneaux parcouraient, en moyenne, une distance quotidienne de 20 milles en transportant une charge de 1200 livres. Les propriétaires abandonnaient parfois la livraison des marchandises aux chercheurs des ruisseaux et utilisaient leurs attelages pour se rendre à l'anse Lynn sur la côte, à une dis-

tance de 500 milles. Durant le voyage, ces bêtes de somme transportaient des lettres privées et des colis légers. Le droit de transport d'une lettre était d'un dollar, et le conducteur augmentait souvent ses revenus en amenant à la côte un mineur de Dawson. Le passager payait habituellement environ \$500 le privilège de voyager avec le traîneau, non en traîneau, et il devait aider à établir le camp, à couper le bois pour le feu, tout en fournissant ses propres couvertures et sa peau de fourrure¹⁰¹.

Des chiens de diverses races servaient au transport au Yukon. Les races indigènes étaient les plus recherchées : le chien esquimau, le malemute et le «Siwash» ou chien indien. Ils étaient admirablement acclimatés aux rigueurs nordiques et possédaient une bonne charpente osseuse, un coffre large, et des membres antérieurs et postérieurs puissants, ainsi qu'une robe de poils et de duvet épaisse, et des pattes bien fournies en poils entre le talon et les doigts. Un conducteur de chiens renommé au Yukon, Arthur Treadwell Walden, préférait le chien esquimau au malemute parce que celui-là était plus gros et plus fort, et parce qu'il avait observé que le «Siwash» ou le chien indien était habituellement le moins préférable de tous à cause de sa paresse légendaire. Il peut être intéressant de remarquer en passant que l'attribution par Walden aux chiens esquimaux d'une taille et d'une force plus grandes que celles du malemute va à l'encontre de la distinction habituelle établie par les éleveurs professionnels entre les deux races : il est probable que Walden ait pris l'une pour l'autre. En plus de leurs caractéristiques physiques supérieures, les chiens indigènes manifestaient un instinct de rapace bien développé, comme en témoignaient silencieusement les caches de nourriture surélevées dont le Nord était parsemé. Les récits de leur férocité pullulaient ; ils étaient prompts à s'entr'égorgier lorsqu'ils étaient indécis ou effrayés et aucune histoire de chercheurs d'or n'était complète à moins d'une vivante description d'une bataille de chiens particulièrement acharnée¹⁰².

Parmi les entreprises florissantes de la période de la ruée vers l'or, on comptait l'importation et la vente des chiens. Les photographies du temps, en vérité, semblent révéler que le nombre des chiens importés dépassait de beaucoup celui des chiens du pays. Même s'ils n'étaient pas d'une valeur aussi grande que les chiens indigènes, les chiens importés pouvaient s'adapter aux conditions du Nord, la nature les garnissant, au moment du froid, d'une épaisse robe de poils. Ils n'avaient ni la force ni l'endurance des chiens du pays et leurs besoins alimentaires étaient également plus grands ; néanmoins, ils étaient très bien adaptés au transport sur de courtes distances. Un observateur attentif du temps, Tapan Adney, remarqua que pour ce genre de travail, le saint-bernard et le dogue n'avaient pas de pareils¹⁰³.

50-56 On se servait des chiens dans presque toutes les formes imaginables de transport. L'été ils devenaient bêtes de somme, l'hiver ils permettaient de faire de longs voyages, ils transportaient l'eau à Dawson et à Whitehorse,

et tiraient des charges surprenantes, si l'on tient compte de leur petite taille. (Yukon Archives.)

50



51



52



53





En voyage, on nourrissait les chiens de saumon séché, à raison d'environ deux livres par ration quotidienne. En plus d'être relativement peu coûteux, le saumon s'était révélé, à l'expérience, plus nourrissant que les autres aliments, et l'on disait qu'une livre de saumon chinook séché avait une valeur nutritive égale à celle de cinq livres de viande fraîche. Les Indiens firent de bonnes affaires en vendant du poisson aux conducteurs de chiens et augmentèrent d'autant leurs maigres revenus. Lorsqu'il était impossible de se procurer du poisson, on préparait un mélange de bacon et de riz auquel on incorporait du maïs ou de l'avoine et on le servait aux chiens à raison de trois ou quatre livres par animal. On nourrissait les chiens une fois par jour et toujours le soir. Cette méthode, disait-on, les stimulait à courir plus rapidement sur les pistes. Une autre raison motivant cette pratique résidait dans le fait que les chiens avaient tendance à devenir paresseux, indolents et pratiquement impropres au travail, après le repas¹⁰⁴.

Le chien de tête était le plus important de l'attelage. Au cours de l'hiver de 1897–1898, au moment où les chiens, à Dawson, se vendaient \$200 chacun, les leaders allaient chercher dans les \$300. Un chien de tête bien dressé réduisait de moitié le travail du conducteur. On recherchait chez un bon chien de tête l'intelligence, la discipline et l'obéissance. On ne s'attendait pas à ce qu'il tire plus que les autres chiens. Le travail consistait à garder la piste et à tenir les traits tendus. Habituellement, les leaders étaient des chiens indigènes quoiqu'il s'agissait là de préférence personnelle; Jeremiah Lynch, ancien sénateur américain, préférait un chien importé et croyait que le berger écossais était le meilleur meneur. Le conducteur professionnel avait habituellement deux chiens de tête l'un remplaçant l'autre lorsqu'il fallait battre la piste¹⁰⁵.

Au cours de cette période, on utilisait surtout deux types de traîneau: celui du Yukon et le modèle à panier. Le traîneau du Yukon, ou traîneau régulier de transport, est un produit du district de Cassiar, au nord de la Colombie-Britannique, et fut introduit au Yukon au début des années 1890. Il faisait 7 pieds de longueur, 16 pouces de largeur entre les patins, et sa plate-forme était placée à 4 pouces du sol. Il était étroit, par rapport aux autres formes contemporaines, ce qui lui donnait plus de manoeuvrabilité. Pour pallier son étroitesse relative, la plate-forme de transport dépassait les patins de 2 pouces de chaque côté et augmentait ainsi de 4 pouces la surface utile des traîneaux. La charpente du traîneau, légère mais forte, était constituée de quatre lames de pin fixées, dans le sens de la longueur, sur quatre traverses de frêne. La semelle des patins, également de frêne, était recouverte d'une mince feuille de cuivre. On n'aimait pas les patins fait uniquement de bois, car la glace les tailladait; pas plus, d'ailleurs, que les pa-

tins d'acier qui se tendaient trop souvent et produisaient trop de friction par temps de grand froid. Les documents n'indiquent pas que chez les Blancs, les conducteurs de chiens aient jamais adopté la coutume indienne de recouvrir les patins de lamelles d'os¹⁰⁶. C'était malheureux, car la coutume indienne s'adaptait bien aux conditions du Nord.

Le traîneau du Yukon avait un épieu de direction, ficelé sur un côté¹⁰⁷. On coupait une perche d'environ 6 pieds de longueur et de 3 pouces de diamètre à la souche; l'épieu était fixé au devant du traîneau et s'élevait vers l'arrière à un angle de 45 degrés. Cette perche facilitait la direction et maintenait le traîneau en équilibre. On s'en servait également pour décoller le traîneau lorsque les patins étaient retenus à la surface par le gel et pour freiner dans les faibles descentes¹⁰⁸.

La deuxième sorte de traîneau, le traîneau à panier, tirait ses origines des Indiens du bas Yukon. Ses 20 à 22 pouces de largeur le rendaient plus large que le traîneau du Yukon; il avait une longueur de 8 à 12 pieds et la plate-forme était disposée à 6 pouces des patins. À l'encontre du traîneau du Yukon, la surface utile de la plate-forme ne dépassait pas les patins. Le panier avait une armature légère et flexible faite de noyer blanc, de chêne ou de bouleau blanc. Les côtés du traîneau étaient faits de montants étroits de bois, d'un pied de hauteur à l'avant et de 2 pieds à l'arrière disposés à des intervalles de 2 pieds. Chaque côté était surmonté d'une rampe, et un filet de corde ou de babiche couvrait les intervalles de l'armature. Le traîneau à panier possédait, à la place de l'épieu de direction, une sorte de mancheron qui s'allongeait vers l'arrière à partir du milieu du traîneau¹⁰⁹.

La charge possible pour un attelage de chiens dépendait de deux facteurs: les chiens eux-mêmes et les conditions de la piste. Dans les meilleures conditions, un attelage de cinq chiens indigènes pouvait parcourir, en une journée, une distance de 15 à 25 milles en traînant une charge de 1000 livres. D'une façon générale, on établissait la charge à raison de 160 livres par chien¹¹⁰. On prenait soin en chargeant un traîneau de répartir le poids de manière que la partie la plus pesante soit à l'avant. La charge était placée sur un morceau de toile légère, d'environ 8 pieds sur 10, qui recouvrait le fond du traîneau. Le chargement terminé, on rabattait la toile sur les bagages. Pour les bien fixer, on passait entre les filets latéraux deux longues cordes attachées à l'avant du traîneau. Pour plus de sécurité, on entrelaçait ces cordes à d'autres attachées, en forme de V, à chaque extrémité du traîneau. Ce travail accompli, on arrosait les noeuds et les attaches afin que l'eau gelée les soude bien¹¹¹.

Ce n'est qu'après avoir chargé le traîneau que l'on harnachait les chiens et que l'on attachait les traits. Le harnais habituel, à l'époque de la ruée vers l'or, consistait en un collier et en une sangle de cuir auxquels les traits étaient attachés. Lorsqu'il attelait les chiens, le conducteur commençait par le chien de tête et terminait par le chien placé le plus proche du traîneau. Habituellement on attelait les chiens en file plutôt que par paire. Une fois les chiens harnachés, le conducteur les attachait ensemble en commençant par le chien de tête et en terminant par le chien qui se trouvait à l'avant du chien placé le plus près du traîneau. Il rattachait alors celui-ci à un palonnier fixé à l'avant du traîneau. Le chien le plus proche du traîneau était attelé séparément au palonnier par des traits courts qui lui permettaient de pouvoir sauter par-dessus les autres courroies et de tirer à angle droit lorsque le traîneau prenait un virage¹¹².

Lorsqu'ils tiraient une charge, les chiens étaient attelés de façon à être rapprochés les uns des autres et à exercer une plus forte traction. Quand les traîneaux étaient vides, on se servait d'un autre jeu d'anneaux au point d'attache de la sangle et des traits. Les chiens disposaient alors d'un espace supplémentaire de 18 pouces qui leur donnait une plus grande liberté de course. Lorsqu'ils tiraient une charge, les chiens ne pouvaient habituellement pas voyager à une vitesse supérieure à celle d'un homme qui marche, c'est-à-dire à trois milles à l'heure; le traîneau vide, la vitesse pouvait atteindre les six milles¹¹³. Afin de réduire la friction, on arrosait les patins qui se couvraient alors d'une couche de glace et, pendant les longs voyages, on hissait parfois une voile afin de profiter des vents favorables¹¹⁴.

Il n'était pas inhabituel pour un seul traîneau d'avoir une charge de 1000 livres, mais le conducteur d'expérience aurait habituellement disposé cette même charge dans trois traîneaux afin de répartir le poids sur 21 pieds, augmentant ainsi la vitesse et la maniabilité du train. Attachés les uns aux autres par des chaînes entrecroisées, les trois traîneaux fonctionnaient comme un seul, grâce à leurs liens qui forçaient les derniers à suivre les traces du premier. On renforçait d'entretoises de fer les traîneaux de ces trains afin d'en réduire la tension. Selon la méthode suivie dans le chargement d'un traîneau unique, la charge était répartie de manière que la partie la plus pesante soit à l'avant; on plaçait habituellement 600 livres dans le premier traîneau, 400 dans le second et 200 dans le troisième.

Si les traîneaux versaient, on les redressait un à un. Pour les longues pentes, on détachait les traîneaux, et les chiens les tiraient un à un. Au sommet d'une pente raide, on dételait les chiens et laissait les traîneaux glisser d'eux-mêmes. Afin de ralentir l'élan, le conducteur chevauchait l'épieu de direction en se

penchant vers l'arrière et en freinant de ses pieds. C'était, de l'avis de tous, l'activité la plus redoutée des conducteurs. Plusieurs y laissèrent leur vie, dont un par empalement, mais il fallait s'y soumettre comme à un mal nécessaire. On essaya bien un freinage mécanique mais on le jugea insatisfaisant et on dut l'abandonner¹¹⁵.

Le réchauffement excessif des chiens constituait un problème continu quand ceux-ci traînaient de lourdes charges. Pour obvier à la situation, le conducteur arrêta fréquemment et dégraffait l'attelage afin de permettre aux chiens de se rafraîchir en se roulant dans la neige, ce qui ne semblait en rien les incommoder. Une surface glacée s'avérait être le problème le plus sérieux que rencontraient les chiens. Réchauffés par l'effort de traction, leurs pattes faisaient fondre la glace, des gouttes d'eau se congelaient sous les ongles et entre les doigts des bêtes et, aussi sûrement que du verre brisé, leur coupaient les pattes.

Aussitôt qu'un conducteur voyait un chien boiter, il arrêta immédiatement l'attelage et faisait fondre les boules de glace en mettant dans sa bouche les pattes du chien et en les essuyant avec sa chemise. Ignorant les conditions du climat, un chien importé demeurait immobile sur la glace aux arrêts de l'équipage, se gelant ainsi les pieds à même la piste¹¹⁶.

Pour de longs voyages, particulièrement entre Dawson et Skagway, un conducteur d'attelage devait transporter des provisions suffisantes pour toute la randonnée. Il devait emporter des peaux de fourrure, des couvertures, une petite tente, un petit poêle en tôle, de la nourriture pour les personnes et pour les chiens, des ustensiles de cuisine, des lunettes de neige et des raquettes. En dehors de ces articles, on réduisait au strict minimum le poids des bagages et sacrifiait le confort à la rapidité. Durant le jour, les hommes portaient des parkas de coutil, des casques de fourrure qui couvraient les oreilles et des moufles de caribou doublées de grosse laine. Ils apportaient plusieurs paires de moccassins, puisqu'il fallait à tout prix avoir les pieds secs en tout temps. On préférait les parkas de coutil à ceux en fourrure, ces derniers étaient d'ordinaire trop chauds. On se contentait de les porter la nuit ou tôt le matin lorsqu'il faisait plus froid¹¹⁷.

En voyage, les passagers ne buvaient que du thé, le croyant plus nourrissant que le café ou le cacao. On ne buvait jamais d'alcool car il émoussait les sens¹¹⁸.

Il était pénible de voyager sur le Yukon. Les eaux ne gelaient pas d'une façon uniforme et la surface était raboteuse. Le vent et la neige aggravaient la situation. Lorsque l'on devait battre la piste, le conducteur marchait devant les chiens et tassait la neige avec ses raquettes. On mettait trente jours pour se rendre sur la côte. Si l'on transportait du fret léger et des colis express, on se

57-59 Travaux typiques faits à l'aide d'attelages de chevaux au début du siècle. La figure 57 nous montre un attelage tirant une très lourde chaudière vers les cours d'eau (Yukon Archives.)

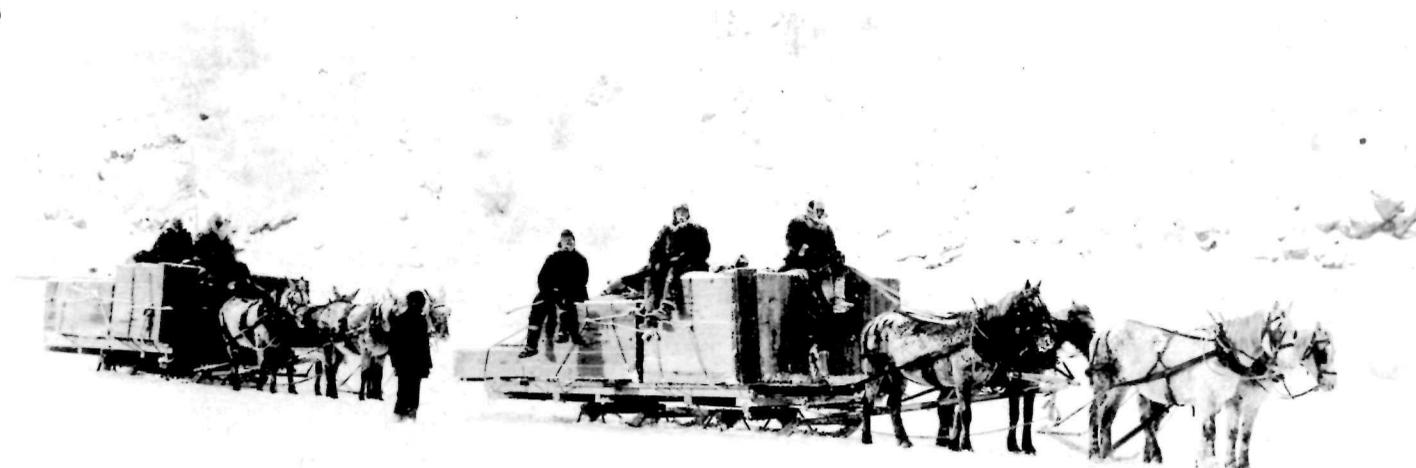
57



58



59



servait de deux traîneaux dont un était abandonné en cours de route, aussitôt que la nourriture consommée par le conducteur et l'attelage permettait de transporter le reste des bagages dans un seul. Tard l'automne et tôt le printemps, lorsque l'eau ne gelait pas durant le jour, on avait l'habitude de voyager la nuit¹¹⁹.

Ce ne fut pas l'effet du hasard si la ruée vers l'or et l'âge d'or du transport par chiens ont coïncidé. La ruée vers l'or a créé le besoin d'un mode de transport en hiver, besoin qui n'existait pratiquement pas avant 1896, et la seule ressource possible dont on disposait était le chien. Entre les années 1897 et 1900, chiens et attelages de chiens étaient synonymes de transport en hiver. Cependant, la ruée vers l'or avait créé d'autres besoins qui allaient limiter à une courte période la suprématie du chien. Le chien était bien adapté aux conditions nordiques, mais la ruée vers l'or allait souligner qu'il ne pouvait, à cause de sa taille et de sa puissance de traction, répondre parfaitement aux besoins de transport dans le Nord. Avec la venue du cheval comme moyen de transport, ce n'était qu'une question de temps avant qu'il ne supplante le chien. Vers 1900–1901, la transition était presque terminée. Néanmoins, le chien continua, bien au-delà de 1900, de remplir certaines fonctions dans le domaine du transport et il servait principalement à la communication avec les agglomérations éloignées non reliées au réseau routier ainsi qu'aux patrouilles d'hiver de la Police à cheval du Nord-Ouest¹²⁰.

VIII

Le cheval était connu au Yukon avant la ruée vers l'or, mais ce ne fut pas avant que l'on ait eu la preuve qu'il pouvait survivre au climat rigoureux de l'hiver du Yukon, c'est-à-dire pas avant 1900, qu'il remplaça le chien comme moyen principal de transport. D'ordinaire, avant 1896, on croyait qu'un cheval ne pouvait pas survivre à l'hiver dans le Nord se nourrissant de foin indigène, et la demande de chevaux n'était pas suffisamment forte pour justifier les dépenses d'importation de foin pour l'hiver. À Circle City, où le transport des marchandises aux mines se faisait à dos de cheval, on exterminait toute la population chevaline à la fin de l'automne afin de lui éviter de mourir de faim. Entre les années 1896 et 1898, au moment où la demande de chevaux fit un bond extraordinaire, le prix exorbitant du foin, soit entre \$400 et \$1200 la tonne, découragea les grandes importations de chevaux qui auraient pu répondre à la demande accrue.

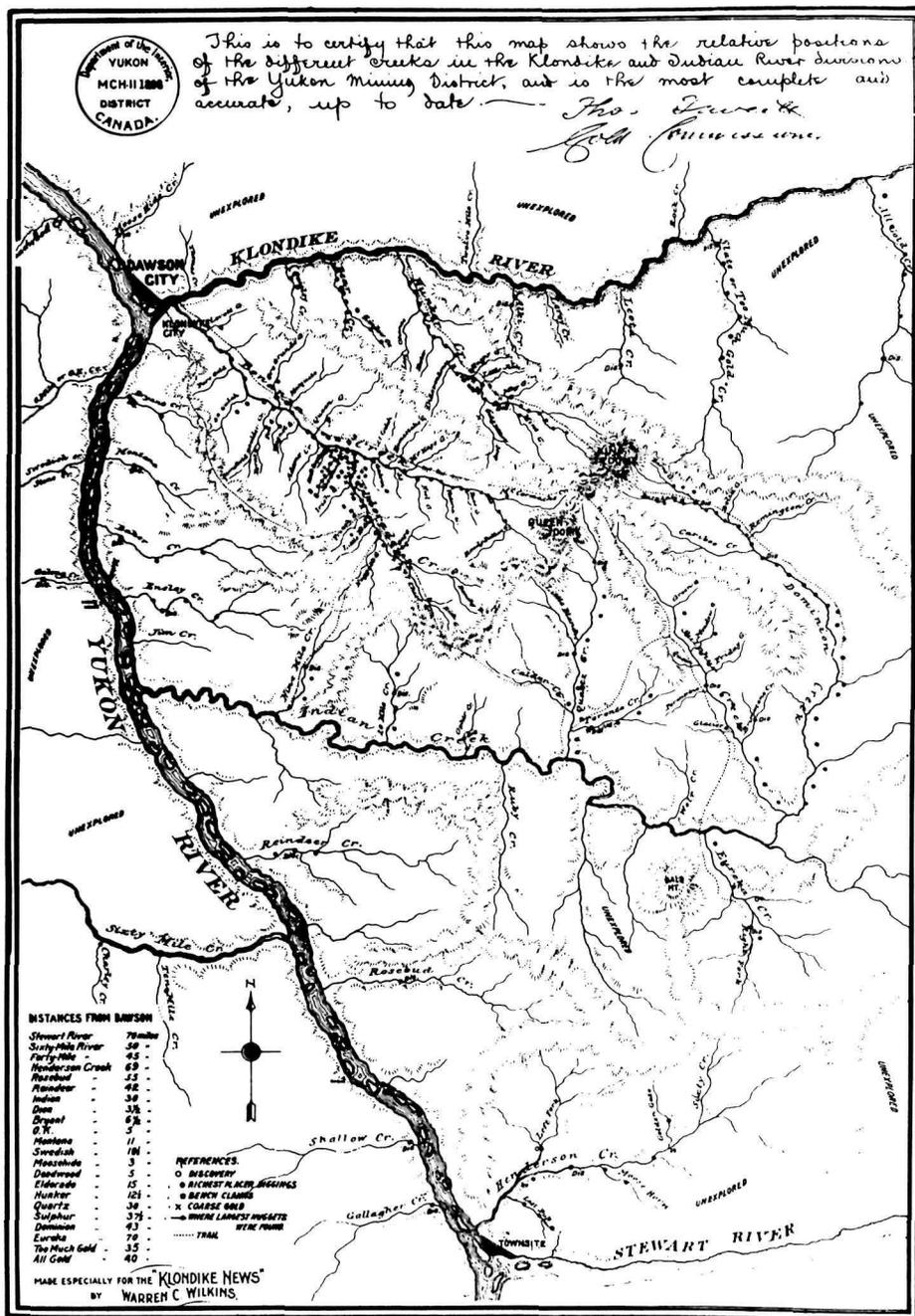
Cependant, malgré l'inflation des prix et l'utilité des chevaux limitée par la courte saison, les charretiers de la ruée vers l'or réussirent à tirer d'importants profits de leurs entreprises. Les frais de transport la livre étaient élevés: pour l'or, 45 cents; pour les autres marchandises, de Dawson à tout endroit sur le ruisseau

Bonanza, 25 cents; de Dawson à Eldorado, 35 cents, et de Dawson au ruisseau Hunker, 50 cents. Un observateur a évalué que chaque cheval de Dawson, au cours de la ruée vers l'or, rapportait à son propriétaire \$4500 par saison¹²¹.

Malgré la force supérieure du cheval, celui-ci pouvant tirer ou porter sur son dos des charges au moins cinq fois plus élevées que celles d'un chien¹²², le chien resta jusqu'en 1899 au premier rang des bêtes de somme du Yukon. Avant que ne soit réglée la question de la survie en hiver, l'utilisation des chevaux se devait d'être restreinte. William Ogilvie avait bien dit en juin 1896 que les chevaux avaient été utilisés là-bas pour transporter à dos, en été, les marchandises aux mines et pour sortir, en hiver, le bois coupé des forêts, et ce, pendant plusieurs années, malgré qu'ils ne se soient nourris que des herbes grossières du pays. Ce ne fut cependant pas avant l'hiver de 1897–1898, lorsque 12 chevaux, amenés de Circle City et de Forty Mile, eurent travaillé en se nourrissant du foin indigène et eurent été abrités dans des tentes chauffées au poêle, que la population se mit à croire que le cheval pouvait survivre au froid¹²³. Un grand nombre de chevaux de la Police à cheval du Nord-Ouest réussirent à survivre à l'hiver de 1898–1899 et confirmèrent ainsi que le cheval comme moyen de transport pouvait être utilisé toute l'année; cette constatation fut d'ailleurs suivie immédiatement le printemps suivant de l'importation en masse de chevaux¹²⁴. L'été de 1899, la coupe et le séchage de l'agrostide commune, en prévision de l'hiver, prit des proportions de petite industrie et cet hiver-là, plus de 1000 chevaux furent mis au travail¹²⁵. Le chien venait d'être détrôné.

IX

Avant la ruée vers l'or, aucun réseau valable de transport intérieur n'existait au Yukon. Dès les années 1870, des hommes comme McQuesten, Harper et Mayo avaient, bien sûr, élaboré les grandes lignes d'un réseau de transport intérieur, fondé sur l'utilisation des cours d'eau, mais la première préoccupation de la période précédant la ruée vers l'or avait été de mettre sur pied un réseau de communication efficace avec l'extérieur. Des agglomérations qui n'étaient rien de plus que de petits postes de traite, une population peu nombreuse, flottante et toujours changeante, et un mode saisonnier d'exploitation minière – trois caractéristiques du Yukon d'avant 1896 – n'étaient pas des facteurs suffisamment importants pour donner lieu à la mise sur pied d'un réseau de transport intérieur. Mais les conditions de la ruée vers l'or accrurent rapidement les besoins d'un tel réseau de transport; de plus, les difficultés que posaient dans ce domaine les ruisseaux peu profonds et non navigables qui reliaient Dawson aux champs aurifères, de même que l'introduction du cheval, rendirent le pro-



blème plus aigu¹²⁶. Ensemble, ces éléments créèrent l'impérieux besoin d'un réseau de routes et de pistes, avec leurs ponts et traversiers complémentaires, qui, l'année durant, reliaient Dawson et les mines du Klondike.

Au début, ce furent les mineurs individuels et les charretiers qui faisaient la navette entre Dawson et les mines, qui entreprirent la construction des routes. En 1897 et 1898, on construisit un pont pour piétons entre Dawson et «Klondike City»; un chaland-transbordeur fut également mis en service sur la rivière Klondike pour relier la rive nord à un point situé à l'ouest de l'embouchure du ruisseau Bonanza et, enfin, on traça une route dans la vallée Bonanza pour rejoindre Grand Forks, au confluent des ruisseaux Bonanza et Eldorado¹²⁷. On se rendit néanmoins compte que l'entreprise privée ne pouvait ni ne voulait répondre parfaitement aux besoins en transport routier de la région.

Compte tenu du désir de richesse qui animait les chercheurs d'or, il ne faut pas s'en surprendre. Les hommes ne s'étaient pas précipités au Klondike pour fonder une agglomération permanente, bien nantie d'un réseau routier; ils y étaient venus pour trouver de l'or. Une fois enrichis, et tous pensaient le devenir, ils prévoyaient quitter les lieux aussitôt que possible. Aussi, aucun attrait ne les poussait-il à améliorer les sentiers qui reliaient Dawson et les mines, si ce n'est le désir de faciliter leurs propres déplacements. La seule solution de rechange qui s'offrait à l'entreprise privée aurait été une route payante; elle fut essayée et se révéla un fiasco. La campagne de presse menée contre Pioneer Tramway Company le prouva bien: ni les mineurs, ni les marchands, ni les charretiers ne trouvaient d'intérêt à une solution de ce genre¹²⁸.

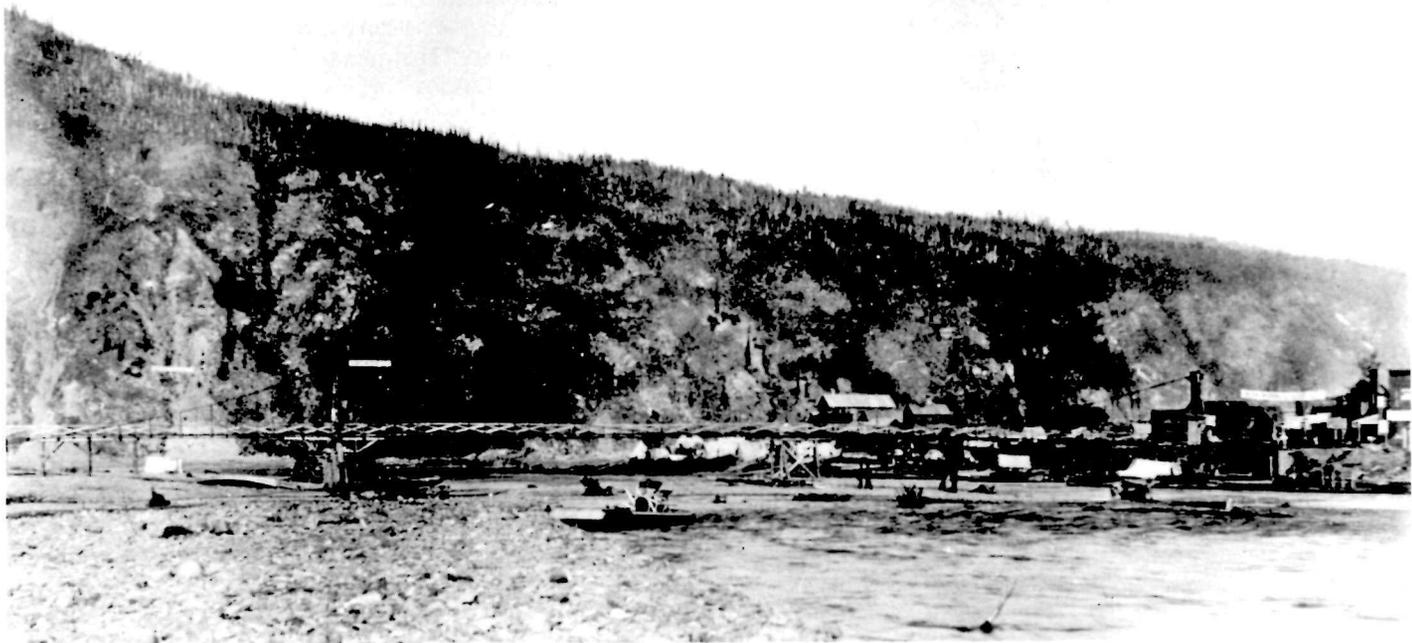
Avec le temps, la seule route qui existait entre Dawson et Grand Forks s'était détériorée au point où, ici et là, l'on s'enfonçait jusqu'aux genoux dans l'eau et la boue. En plus de la poussée inflationniste provoquée par la ruée vers l'or, les conditions de cette route étaient responsables des frais de transport habituellement exorbitants qui ont caractérisé la période de la ruée vers l'or. Exacerbée par les installations insuffisantes de transport, la collectivité commença à discuter chaudement le problème et à exiger que le gouvernement prenne la direction de la construction et de l'entretien des routes. En citant le cas des camps aurifères de la Colombie-Britannique comme précédent, les habitants adressèrent une requête au commissaire de l'or, lui demandant de redresser la situation. Thomas Fawcett, commissaire de l'or fort vilipendé, prévint finalement ses supérieurs qu'il serait bon d'apporter une aide quelconque à la construction des routes¹²⁹.

L'avis de Fawcett fut accepté et on lui donna suite en 1899. Cette année-là, la première route à être construite par le gouvernement au Yukon relia les ruisseaux Bonanza et Hunker et comportait des embranchements pour Gold Bottom et pour Cariboo. L'année suivante, la construction d'une nouvelle route permit de se rendre facilement de Dawson à Grand Forks. En 1899 et 1900, 75 milles de routes pour charrette et 170 milles de sentiers pour traîneaux furent aménagés¹³⁰.

Certaines caractéristiques du sol compliquèrent la construction des routes. La région contiguë au ruisseau Bonanza, où vivait une forte population, avait besoin de bonnes routes. Celles-ci exigèrent beaucoup d'assainissement, de rondins et de remblai. Ces routes, d'ailleurs, étaient toujours en meilleure condition l'hiver après la première chute de neige qu'elles ne l'étaient en été¹³¹. La neige tassée et durcie présentait une surface lisse qui permettait une vitesse de déplacement que l'on ne retrouvait pas aux autres mois de l'année et qui éliminait le problème de la poussière, hantise des mois d'été. Au printemps, en été et à l'automne, on voyageait la nuit, autant que faire se pouvait, pour profiter des effets stabilisateurs qu'avaient sur la chaussée les basses températures¹³². Mais le climat et les caractéristiques du sol n'étaient pas les seuls obstacles à la construction des routes, au cours de cette période. Les salaires exceptionnellement élevés encourageaient le gouvernement à poursuivre une politique de temporisation dans l'espoir que le problème routier disparaîtrait avec la fin de la ruée vers l'or¹³³.

Malgré ces divers obstacles, en 1900, la mise en place des bases d'un réseau routier intérieur progressait rapidement. Cette nouvelle orientation, qui marque une étape dans l'histoire du transport au Yukon, s'effectuait grâce à la participation directe du gouvernement qui affectait des deniers publics à la construction et à l'entretien des routes. Une telle prise de responsabilité s'accompagnait d'un changement d'attitude; jusqu'ici, le gouvernement du pays ne voyait dans la ruée vers l'or au Yukon qu'un phénomène éphémère. Il ne faut pas croire, cependant, que la prise de responsabilité du gouvernement régla le problème routier à la satisfaction générale du Yukon. Le problème passa au domaine de la politique où l'opposition au gouvernement avait déjà large cours¹³⁴. De plus, on ne pouvait pas prévoir en 1900 que les premiers recours au gouvernement auraient à la longue, des répercussions que le statut territorial du Yukon rendait encore plus sérieuses. Aussi longtemps que le gouvernement central considérait le Yukon comme un arrière-pays dont l'exploitation était profitable, il pouvait répondre aux besoins en routes les plus impérieux; mais une fois que le Yukon devint une meule au cou de

61 Un pont suspendu au-dessus de la rivière Klondike, et des chalands servant au transport de marchandises sur les deux rives, Dawson, 1899. (*Yukon Archives.*)



Sa Majesté, ce qu'il fut après 1914, les besoins internes du territoire allaient céder le pas à d'autres priorités établies à Ottawa¹³⁵.

X
La ruée vers l'or du Klondike a changé irrévocablement une partie importante du réseau de transport, qui avait pourtant influencé grandement l'importance et la nature de cette ruée. Les pistes de Dyea et Chilkoot, qu'avait foulées presque toute une génération de prospecteurs avant 1896, ainsi que la majorité de ceux qui étaient accourus vers les gisements d'or en 1897–1898, ont presque complètement disparu à la suite des événements de cette époque. Leur disparition fut toutefois retardée par la popularité croissante de la route de Skagway du col White qui, comme l'avait prédit dix ans plus tôt le capitaine William Moore, allait remplacer l'anse Lynn comme porte d'entrée au Yukon. Cet état de choses est complètement attribuable aux chemins de fer.

Les chemins de fer ont survécu et constituent le seul vestige durable de la ruée vers l'or. Leur existence a empêché que la vie au Yukon ne retourne à son état d'avant 1896. Sans les chemins de fer, il est difficile de concevoir l'adaptation de l'industrie minière aux conditions d'après 1900 et, sans cette adaptation, il faut se demander comment le Yukon aurait pu soutenir la population restante. Et il faut vraiment se demander si des milliers de personnes auraient choisi de rester, si elles avaient été obligées de s'isoler complètement pendant huit mois, comme c'eût été le cas en l'absence des chemins de fer.

Les chemins de fer ont également provoqué l'isolement de Saint Michael en aval du fleuve et la naissance de Whitehorse comme noyau du transport dans le territoire. L'évolution de Whitehorse est due à la décision d'y construire le terminus ferroviaire.

La ruée vers l'or créa également un besoin, moins spectaculaire mais aussi important que celui qui vient d'être décrit, pour un réseau de transport en hiver. Avant cette ruée, le transport et les communications se faisaient l'été. Cette solution était suffisante du temps du prospecteur solitaire, mais ne l'était plus après la grande vague de 1897–1898. L'avènement du transport terrestre pour répondre à ces exigences saisonnières ajouta, à long terme, une autre dimension au réseau de transport dans le Yukon.

Récession et redressement économique

I
Au milieu de l'été de 1899:

In Dawson, log cabins could be had for the taking as steamboat after steamboat, jammed from steerage to upper deck, puffed out of town en route to Nome. The saloon trade fell off; real estate dropped; dance halls lost their customers. Arizona Charlie Meadows announced that he would float his Palace Grand in one piece down the river to the new strike. Jacqueline, the dance-hall girl, complained that her week's percentage would hardly pay her laundry bill. In a single week in August eight thousand people left Dawson forever . . .

And so just three years, almost to the day after Robert Henderson encountered George Carmack here on the swampland at the Klondike's mouth, the great stampede ended as quickly as it had begun.¹

On a longtemps prétendu que la fin de la grande ruée marquait la fin du Yukon. Il existe encore cette notion populaire qui laisse croire que peu après l'année 1900, le Yukon avait en quelque sorte disparu, tout comme une Atlantide nord-américaine, pour ne réapparaître qu'au cours des années 1940 et 1950 lorsque les gens portèrent de nouveau leur attention sur la construction de la route de l'Alaska. Une fois de plus, poussé par son appétit insatiable pour les ressources naturelles, l'homme se tournait vers le Nord. Entre-temps, croit-on, rien ne s'est passé².

Sauf pour une poignée de souvenirs personnels qui n'ont pas la prétention d'être complets³ et pour quelques études sur la route de l'Alaska, cette opinion a été renforcée par le manque de documentation sur la période qui a suivi la ruée vers l'or. On semble presque avoir oublié que plusieurs thèmes ou événements importants ont influencé ce développement du Yukon après 1900.

II
Immédiatement après la ruée vers l'or, le Yukon entra dans une longue période de déclin économique qui dura, marquée seulement de brèves interruptions, jusqu'aux années 1950. Bien que plusieurs facteurs aient contribué au renversement de la richesse du territoire, ce fut l'instabilité de l'économie de la ruée vers l'or et non pas l'épuisement des gisements d'or, qui précipita ce déclin. Chose intéressante à noter, des quelque 250 millions de dollars que ces gisements d'or ont produits, plus des trois quarts ont été emportés à l'extérieur du territoire après 1900. Ce qui distingua la ruée vers l'or de la période qui la suivit, ce n'est pas l'existence de l'or mais la façon particulière que chacun l'exploitait. Au cours de la ruée vers l'or, la production de l'or avait décuplé, à cause de

l'arrivée en masse de travailleurs, attirés par le Klondike⁴. Cette augmentation dans le marché du travail ajouta une nouvelle dimension à l'économie, l'arrivée de milliers de travailleurs réclamant les douceurs qui leur étaient familières dans le Sud, firent naître nombre d'entreprises: médecine, droit, affaires, commerce, journalisme et théâtre⁵.

Les tendances à l'inflation, déjà mises en marche par l'hystérie dépensière qui s'était emparée du camp des mineurs, furent stimulées artificiellement par un règlement municipal décrété par le commissaire du territoire, James Walsh, à l'effet que personne ne serait admis dans la ville (Dawson) s'il n'avait pas au moins \$750 en numéraire ou marchandises. Avec une population de 30 000 personnes à Dawson en 1898, chaque personne ayant amené une somme moyenne de \$1000, un fonctionnaire estima que ce règlement avait libéré dans une très petite région, la somme énorme de \$30 millions. Cette situation en elle-même suffisait à lancer le territoire dans une vague de prospérité économique. Au même moment, l'industrie minière et les exigences des habitants de la localité donnaient une forte impulsion aux autres industries fondées sur la coupe du bois et sur l'exploitation du charbon⁶.

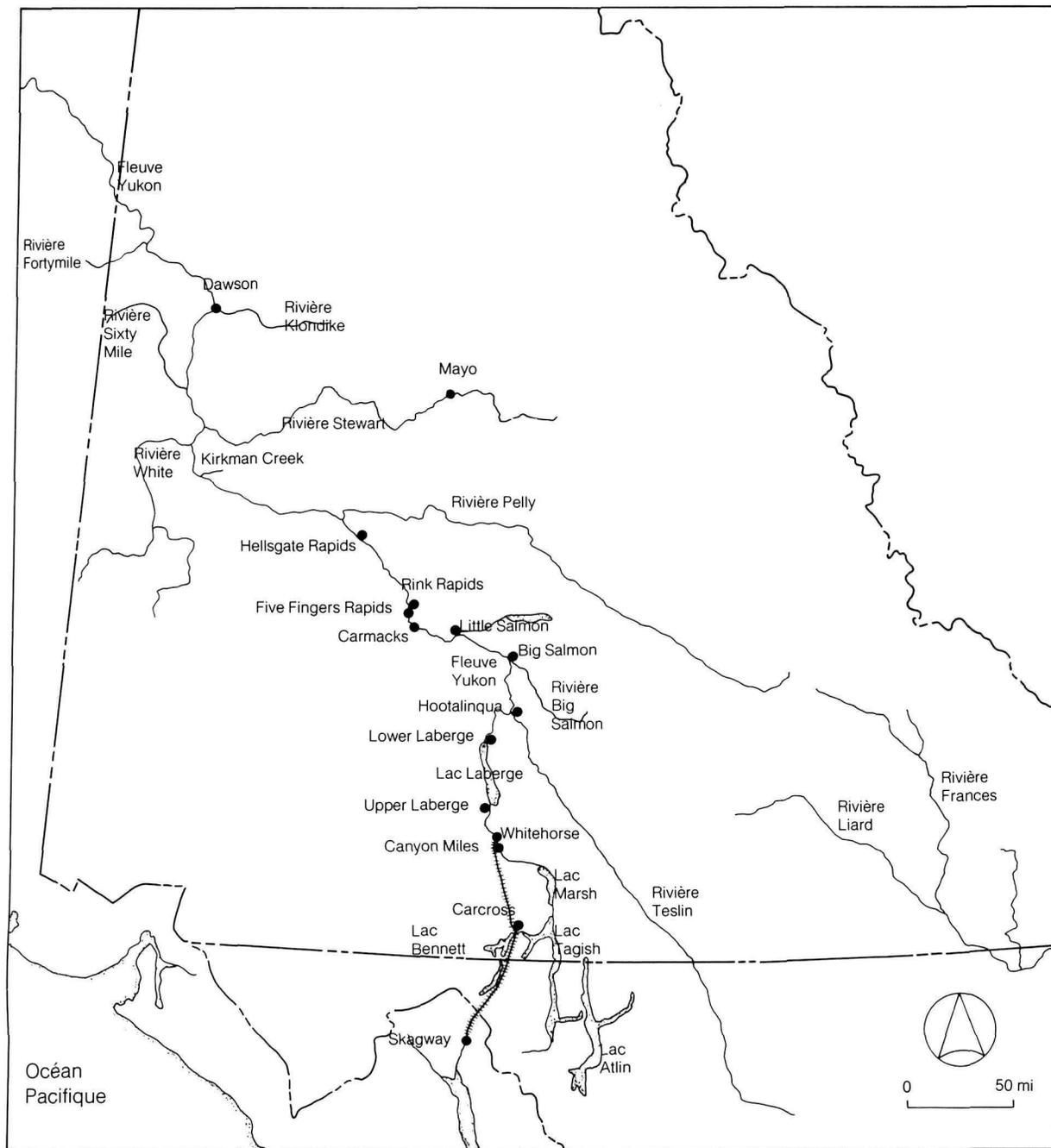
Malgré tous ces stimuli la base sur laquelle reposait l'économie de la période de la ruée vers l'or était fragile. Au fur et à mesure que les gisements riches en or et faciles d'accès s'épuisaient, la production diminuait et la population, ne pouvant plus subvenir à ses propres besoins déclinait. Avant 1902, l'économie de la ruée vers l'or, soutenue en grande partie par la production croissante d'or et par une population rapidement croissante de chercheurs d'or, s'était écroulée⁷.

Dès 1899, il y eut des signes d'un déclin éventuel: de nombreuses personnes abandonnèrent Dawson pour chercher fortune dans les nouvelles mines d'or à Nome, en Alaska⁸, mais l'importance du déclin ne parut vraiment qu'au début des années 1900. La plupart des sociétés de commerce et de transport qui s'étaient créées au cours des années 1898–1899 avaient déjà disparu et, dès 1904, les biens fonciers valaient moins du tiers de leur prix de 1899. En 1904, plusieurs propriétés de la rue Front, à Dawson, étaient vacantes et, selon un observateur, le demeureraient probablement pour toujours, car la dépréciation était telle, que les terrains étaient sans valeur sauf pour les matériaux des bâtisses qui les occupaient. Cet été-là, plusieurs hommes importants et un plus grand nombre de personnes formant la population instable quittèrent Dawson pour s'installer à Fairbanks, en Alaska, et tenter à nouveau leur chance. L'héritage paradoxal de la ruée vers l'or ne fut pas que de nombreuses gens abandonnèrent le Klondike après 1899, mais que la majorité des gens y restèrent. Parmi eux, il y avait les chercheurs d'or dont le seul motif était, comme

J.R. Lotz l'avait noté, de s'enrichir et partir, et les «anciens» qui étaient arrivés au Yukon bien avant la nouvelle d'une découverte dans le Klondike. Il y avait même un fonctionnaire qui notait que l'évolution de Dawson de camp minier, incertain, instable et apte à l'hystérie vers une collectivité stable, prospère et permanente eut tôt fait de donner la frousse aux vieux de la vieille qui avaient un fort sentiment du déjà vu⁹. Ces hommes avaient passé leur vie entière en marge de la civilisation et ils se déplaçaient au fur et à mesure que celle-ci s'emparait de ce qu'ils considéraient être les derniers refuges de leur liberté et de leur indépendance. Maintenant, la civilisation s'était emparée de Dawson. Tout comme ceux qui se disaient qu'il fallait s'enrichir et filer, les «anciens» savaient également qu'il était temps pour eux de partir.

La fin de la ruée vers l'or ne laissait pas deviner la fin de l'industrie minière au Yukon, et pour devenir une ville-fantôme, Dawson ne suivait pas le modèle classique des autres centres de ruée vers l'or du XIX^e siècle. Il est beaucoup plus exact d'entrevoir cette période qui a suivi la ruée vers l'or dans le Yukon comme une période de déplacements et de rajustements exceptionnels, plutôt que comme une période de déclin. La ruée vers l'or avait été à la fois superficielle et instable; elle avait disparu. Ce qui suivit fut une rationalisation et une consolidation économique du Yukon. La période de 1900 à 1914 était non seulement une période de grands changements économiques précipités par une baisse dans la production, mais aussi l'âge d'or de Dawson. Au cours de cette période, l'anarchie céda la place à l'ordre, l'ostentation, à l'élégance recherchée, les maisons de jeu, les débits de boissons et les bordels furent remplacés peu à peu par des organisations fraternelles, des églises et des écoles. Comme il fallait s'y attendre, l'industrie minière indiquait le chemin à prendre. Après 1901, l'exploitation minière fondée sur l'emploi de méthodes primitives, caractérisées par la battée, le sas, l'auge, le brûlage du bois et les claims individuels furent remplacées par des techniques fondées sur la mise de fonds et l'achat de pelles automatiques, de moniteurs hydrauliques, l'utilisation de techniques de dégel à la vapeur, et les concessions. Cette conversion des méthodes d'extraction primitives à des techniques d'extraction très perfectionnées, fondées sur l'utilisation de machines a donné à la région une stabilité et une sécurité qu'elle n'avait jamais connues auparavant.

Les effets de ces changements sur l'industrie du transport ne furent pas aussi importants qu'on aurait pu supposer. Tant que l'exploitation de l'or se poursuivait dans de vastes zones et tant qu'une population assez grande pour soutenir cette industrie et en tirer tous les avantages demeurait sur place, le transport était un besoin essentiel. Et ce besoin allait s'accroître: en août



1900, les habitants de Dawson adressèrent une pétition au gouverneur général pour obtenir de meilleurs services de transport¹⁰. Il ne faut pas non plus supposer que les répercussions de la ruée vers l'or ont dépassé les ressources de l'industrie du transport. Comme il a déjà été mentionné, la plupart des sociétés de transport qui avaient surgi afin de desservir la population pendant la période de la ruée, en 1898–1899, avaient abandonné la partie en 1901. Toutefois, la qualité des moyens de transport dans le Yukon ne s'est pas détériorée après 1901, au contraire, elle s'est améliorée au fur et à mesure que l'on tentait de soulager les effets de l'augmentation des prix et d'ouvrir de nouvelles régions à l'exploitation.

III

Le fleuve Yukon continua d'être l'artère de transport la plus importante dans le territoire entre 1900 et 1914, tout comme à l'époque de la traite des fourrures, de la prospection et de la ruée vers l'or. La seule modification importante au cours de cette période fut l'achèvement du chemin de fer White Pass and Yukon Route, de Skagway à Whitehorse, en juillet 1900. Ce chemin de fer offrait une autre voie plus pratique que la route fluviale via Saint Michael. Il n'a toutefois pas diminué l'importance du fleuve; il en a plutôt rehaussé la valeur et l'utilité. Le fleuve demeurait le noyau du réseau de transport du Yukon. Pour cette raison, il est important de connaître les qualités particulières de ce fleuve afin d'examiner l'évolution du transport dans le territoire.

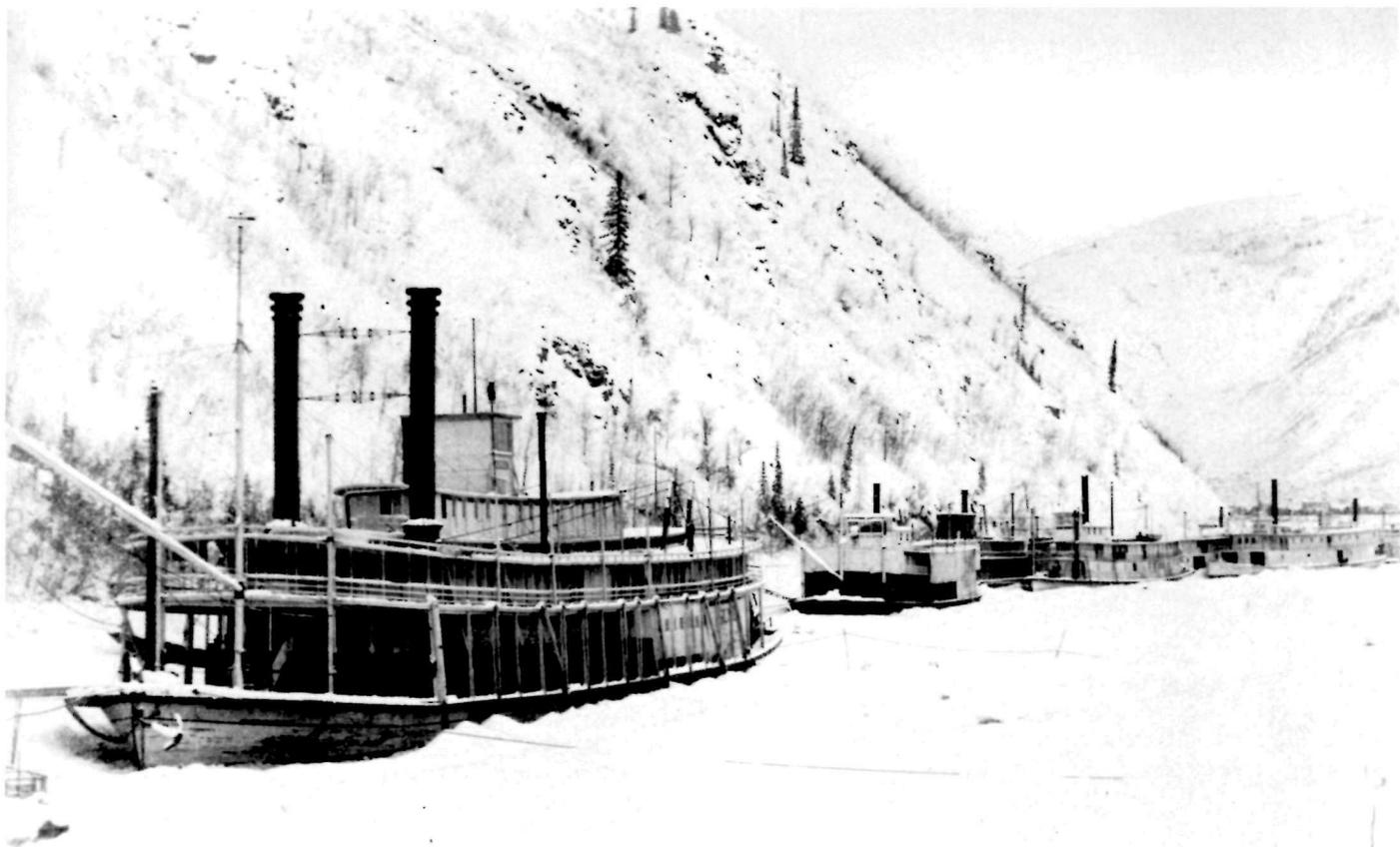
Le Yukon, avec ses 1993 milles de longueur, est le cinquième fleuve en importance de l'Amérique du Nord¹¹. Les autorités ne sont pas d'accord sur sa source exacte; quelques-uns affirment qu'il s'agit du lac Lindeman, d'autres affirment qu'il s'agit de la rivière Nisutlin et du lac Summit¹². De sa source, le Yukon suit un parcours tortueux jusqu'à son embouchure sur la mer de Béring, au large de la baie Norton, en Alaska. Au moins la moitié du fleuve coule dans une direction nord-ouest à travers le plateau central du Yukon. Près du cercle arctique, le fleuve oblique vers le sud-ouest, comme s'il avait été détourné par l'arrivée des eaux de la rivière Porcupine, et coule inexorablement vers la mer. Son parcours, ici en tire-bouchon et là en sillons dans un champ, reflète les contradictions qui le caractérisent. Tout à fait tortueux et difficile à naviguer, le Yukon offre néanmoins un cours d'eau à l'intérieur des terres, au cœur de l'Alaska et du Yukon, et constitue la seule faille dans une solide masse de terre. Même s'il est très long, il est peu profond sur presque tout son parcours, à cause du climat semi-aride. Il coule très rapidement près de sa source mais perd beaucoup de vitesse au fur et à mesure qu'il traverse le plateau du Yukon et, de là, il serpente, tranquille jus-

qu'à la mer¹³. Contrairement à tout autre fleuve d'importance économique comparable, certaines parties du fleuve Yukon, du côté canadien de la frontière, ont différentes périodes de crue au cours de l'année. La partie du fleuve qui se trouve entre Marsh Lake et Fort Selkirk, autrefois connue sous le nom de rivière Lewes, et la partie qui se trouve en aval de White River, sont à leur plus haut point en juillet et en août, une fois que le soleil des mois d'été a fait fondre la glace qui les alimente. D'autre part, les parties de ce fleuve, qui se trouvent en aval des tributaires alimentés par la fonte des neiges, les rivières Teslin, Pelly et Steward, ont leur période de crue tard au printemps, après la débâcle¹⁴.

Le chemin de fer a éliminé les obstacles à la navigation, à Miles Canyon et à Whitehorse, permettant ainsi aux vapeurs à roue arrière de circuler sur le haut Yukon¹⁵. Après 1900, le cours supérieur du fleuve a surpassé le cours inférieur comme voie d'accès principale à l'intérieur; dès 1915, cette partie du fleuve monopolisait presque entièrement la circulation. En dépit de cela, il existait de sérieux obstacles à la navigation sur le Yukon supérieur, entre Whitehorse et Dawson. Au lac Laberge, la saison de navigation était retardée chaque printemps, pendant que les équipages des vapeurs attendaient impatiemment que la glace cale, deux semaines après la débâcle du fleuve en aval du lac¹⁶. Ce ne fut qu'au début des années 1920 que ce problème fut réglé, par la construction d'un barrage en amont du lac pour prolonger la saison de navigation. Aux rapides Five Fingers, environ 150 milles en aval de Laberge, quatre éperons de roc sortaient de l'eau, prêts à détruire le vapeur dont le pilote imprudent aurait négligé de côtoyer la rive est. En aval de Five Fingers, il y avait les récifs submergés des rapides Rink. Aux rapides Hellsgate, un peu en amont de Fort Selkirk, le fleuve jonché d'îles semblait couler plus abondamment le long de la rive est, mais le pilote qui n'utilisait pas la voie de navigation près de la rive ouest se mettait dans une situation dangereuse¹⁷. En aval du ruisseau Kirkman, petit affluent situé en amont du confluent de la rivière White et du fleuve Yukon, des dépôts de débris déplaçaient le chenal tout au long de la saison. Voilà, en plus du climat, les principaux obstacles au transport sur le haut Yukon, cette grande artère qui devait assurer l'approvisionnement du Yukon jusqu'en 1950.

Avec son chemin de fer, la White Pass and Yukon Route était très bien placée pour exploiter les possibilités de transport sur le haut Yukon, vers Dawson. Ces possibilités avaient été déterminées dès 1899 par les directeurs de la compagnie qui avaient eu soit la perspicacité soit la bonne fortune de faire désigner la compagnie comme transporteur général, ayant le droit de construire des quais et des installations portuaires¹⁸. L'affaissement de l'économie de la période de la ruée vers l'or et le départ subséquent

63 Des vapeurs dans leur port d'hiver à Dawson. On les ancrait dans un marais juste en amont du confluent de la Klondike et du Yukon. (*Yukon Archives.*)



de la plupart des sociétés de transport qui avaient desservi la population de cette période, ont permis à la White Pass and Yukon Route de s'intéresser au transport sur le fleuve.

La décision d'établir une division de transport par navire au sein de la compagnie fut précipitée par la confusion qui régnait sur le fleuve en 1900. Comme elle était la seule à offrir un service de transport de Skagway jusqu'à la limite de la navigation sur le Yukon à Whitehorse, tout le commerce du haut Yukon devait emprunter le chemin de fer de la société White Pass and Yukon Route. Cette situation causa d'innombrables difficultés au point de transbordement, à Whitehorse, où *through shipments of goods were split up, Customs papers lost, goods stolen on the boats . . . Many of the boat owners were not responsible financially, so that the passengers with through tickets and the goods owners with through bills of lading naturally preferred to make their claims against us [the White Pass and Yukon Route], leaving us in our turn to recover from delinquent boat owners – if we could.*¹⁹

Ces difficultés ont suffi à convaincre S.H. Graves, premier président de la compagnie, que la seule issue de l'impasse était que la compagnie se lance dans le transport fluvial pour compléter le réseau²⁰.

La société n'était pas aussi menacée que ne pouvait laisser croire la déclaration de Graves. Il est certain que les erreurs dans le transbordement pouvaient causer certaines difficultés. La société savait pourtant que l'établissement d'une division de transport sur le fleuve résulterait en l'élimination de toute concurrence sérieuse, puisqu'elle était déjà propriétaire du chemin de fer. Avec l'approbation de Tancred, on organisa cette division de transport par navires et on la baptisa la British Yukon Navigation Company²¹. Au cours de l'hiver de 1900–1901, la société aménagea un chantier de construction de navires à Whitehorse et un chantier de réparation à Dawson²². Trois navires furent achetés du Canadien Pacifique, et la machinerie et les accessoires de ces navires furent installés dans de nouvelles coques construites au chantier de Whitehorse²³. Le 1^{er} mai 1901, la British Yukon Navigation achetait tous les navires de son plus important concurrent, la Canadian Development et, peu de temps après, ouvrait des établissements à Atlin (Colombie-Britannique)²⁴.

Les troubles économiques de la période qui suivit la ruée vers l'or eurent des répercussions sérieuses sur les nombreuses sociétés de transport sur le fleuve Yukon. Après 1901, la plupart d'entre elles se retirèrent, incapables de faire concurrence au chemin de fer et au service des vapeurs de la White Pass and Yukon Route Railway. Un certain nombre d'entre elles parvinrent à vendre leurs navires à la British Yukon Navigation Company et,

en 1903, tous les navires qui naviguaient sur le haut Yukon, sauf trois, appartenaient à la filiale de la White Pass²⁵. Même si l'économie de la période post-1900 eut de sérieuses répercussions sur les sociétés de transport qui s'étaient établies pour répondre aux demandes de la ruée vers l'or, cette économie eut des effets minimes sur le réseau de transport du Yukon et eut même certains effets avantageux. La British Yukon Navigation jouit d'une période de prospérité relative entre 1901 et 1914, bien que cette prospérité se réalisât aux dépens des sociétés concurrentes, sur le haut Yukon. Au moment du changement d'orientation de l'industrie minière, après 1903, l'infrastructure dans le domaine du transport laissée par la ruée vers l'or, soit la White Pass and Yukon Route, jouait un rôle important. Sans les installations supplémentaires du chemin de fer et des vapeurs de la période qui suivit la ruée vers l'or, offrant des passages directs de la mer à Dawson, cette transformation de l'industrie minière se serait produite beaucoup plus lentement.

Dès 1907, après avoir adopté une politique énergique visant à éliminer la concurrence dans le domaine du transport, la British Yukon Navigation détenait au Yukon un monopole limité uniquement par une seule société indépendante exploitant un vapeur entre Whitehorse et Dawson. Au cours de la même année, les droits d'amarrage à Dawson durent être adaptés aux nouvelles conditions, et furent réduits de 50 pour cent²⁶.

Pendant que le transport sur le cours supérieur du Yukon s'adaptait aux exigences changeantes du territoire et qu'il démontrait une tendance visible à la monopolisation, un processus similaire d'adaptation se produisait en aval de Dawson. Avant 1901, le bas Yukon avait été la principale route d'approvisionnement des champs aurifères du Klondike. Après la construction du chemin de fer, Skagway remplaça Saint Michael comme principal port d'accès au Yukon. Les répercussions du chemin de fer, accompagnées de l'écroulement de la prospérité de l'époque de la ruée vers l'or, furent telles qu'aucune société de transport sur le bas Yukon ne réalisa de profit au cours de la saison de navigation de 1901²⁷.

Pour renforcer la concurrence de la route de Saint Michael et pour se remettre de la dépression qui frappait l'industrie du transport sur le cours inférieur du Yukon après 1900, la compagnie Alaska Commercial, auparavant la plus importante société de transport et de commerce au Yukon et en Alaska, se fusionna à la compagnie International Marine et à l'Alaska Goldfields en 1901. Les travaux de commerce et de transport de cette nouvelle entreprise furent alors séparés en deux sociétés distinctes: la Northern Commercial et la Northern Navigation. Peu après, la Northern Navigation prit possession de la Seattle-Yukon Transportation. En

64-66 L'évolution du port de Whitehorse, de 1899 à 1901. Le chantier de construction navale est à droite dans la figure 66. (Yukon Archives.)

64



65



66



1906, la North American Transportation and Trading, une des deux plus anciennes sociétés du Yukon, vendit ses vapeurs et ses installations de Saint Michael à la Merchants-Yukon Transportation²⁸.

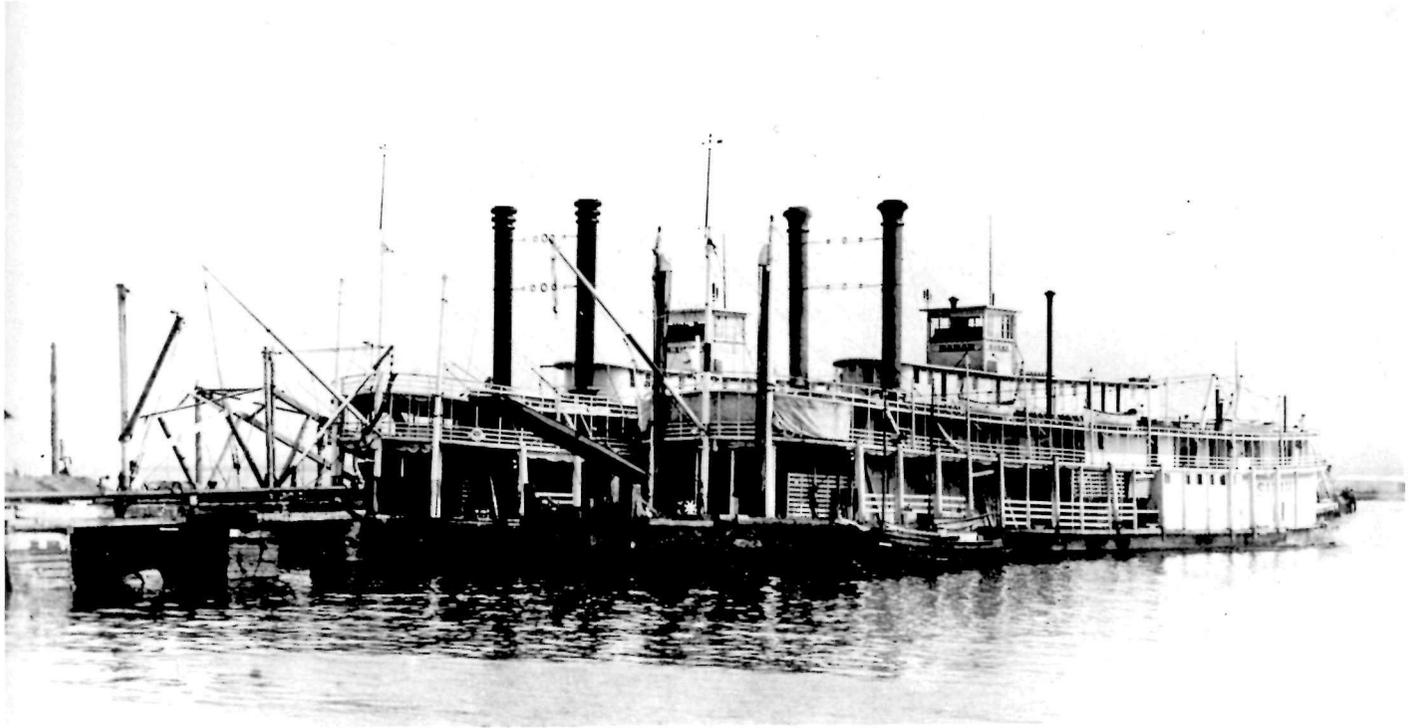
L'élimination de la concurrence par l'entremise de ce fusionnement prolongea la vie de la route de Saint Michael. En outre, le bas Yukon offrait certains avantages concurrentiels qui, même s'ils n'étaient pas suffisants pour reprendre le commerce du Yukon à la route supérieure, empêchaient sa disparition. Premièrement, il était possible d'utiliser de plus grands navires sur cette partie du fleuve. Deuxièmement, en approvisionnant Fairbanks, les sociétés du bas Yukon pouvaient couper de moitié leur voie d'approvisionnement vers Dawson. Troisièmement, quelques-uns des plus importants magasins de Dawson appartenaient aux sociétés de transport du bas Yukon, tandis que la White Pass and Yukon Route n'avait aucun débouché commercial²⁹. Finalement, les taux d'affrètement exorbitants exigés par la société White Pass and Yukon Route éloignèrent beaucoup de marchands de Dawson. Ces marchands déclaraient que le transport par la voie du bas du Yukon était tout à leur avantage; de plus, moins ils employeraient les services de la White Pass mieux ce serait³⁰. Cependant l'abolition, en 1904, du transport de biens canadiens d'un port canadien à Dawson, par la route de Saint Michael, en franchise de droits de douane, fut un dur coup pour les sociétés de transport sur le bas Yukon³¹.

Vers 1912, le commerce dans le Yukon avait diminué suffisamment pour provoquer une guerre ouverte entre les concurrents du haut et du bas Yukon qui désiraient obtenir le droit d'approvisionnement de Dawson. Les concurrents étaient, bien sûr, la Northern Navigation et la British Yukon Navigation. Au grand plaisir des habitants de Dawson, la première ronde de cette bataille portait sur les taux. La British Yukon Navigation porta la bataille en Alaska en plaçant deux de ses navires, l'*Alaska* et le *Yukon*, sur le cours inférieur du fleuve pour relier Dawson à Fairbanks. La Northern Navigation Company riposta par des contrats à longue échéance avec les plus gros usagers de leur service de transport via Saint Michael. La menace de faillite incita les deux sociétés à négocier et, le 10 avril 1914, on annonça que la White Pass and Yukon Route, au nom de sa filiale, la British Yukon Navigation, avait acheté, de la Northern Navigation, tout le commerce sur le fleuve³². On avait établi, à ce moment-là, la suprématie de la route du cours supérieur du Yukon.

Bien que le transport par voie d'eau fût principalement limité au Yukon au cours de cette période, il y avait une certaine activité sur ses affluents. Une des principales caractéristiques de cette activité fut le rôle que joua le gouvernement pour détourner l'at-

tention du cours d'eau principal vers les affluents au moyen d'une politique de participation directe dans la navigation sur le fleuve. Cette politique cherchait à diversifier et décentraliser l'économie du territoire en ouvrant de nouvelles régions à l'exploitation. En 1906, le gouvernement canadien aidait les prospecteurs à se rendre dans la région de Pelly en leur accordant un voyage gratuit sur les vapeurs de la Police à cheval du Nord-Ouest. Cette politique fut élargie en 1907 lorsque le commissaire du territoire annonça que le gouvernement était prêt à subventionner des sociétés de transport oeuvrant sur les rivières Pelly et Stewart. Bien que ces subventions aient été discontinuées après 1908, elles eurent l'effet souhaité et, en 1909, des vapeurs à faible tirant d'eau naviguaient sur les rivières Stewart, Pelly et Hootalinqua. En 1909, la société Side Streams Navigation fut constituée. Cette société exploitait un petit vapeur à roue arrière sur les rivières White, Stewart et Pelly et sur la rivière Fortymile, jusqu'au canyon³³. Bien que la navigation sur les affluents du Yukon n'entraînât pas la découverte de nouveaux gisements importants de minerais, le commerce sur les voies latérales fut un important supplément aux piètres moyens de transport qui desservaient auparavant les petites collectivités le long de ces affluents.

A la suite de la fondation de la British Yukon Navigation, le bateau à vapeur fut quelque peu modifié dans sa conception et dans sa construction. Ces modifications étaient imposées en grande partie par les caractéristiques physiques du haut Yukon, qui exigeait des navires à plus faible tirant d'eau, moins larges que ceux qui naviguaient en aval de Dawson. Cette exigence n'était pas unique au fleuve Yukon; elle existait sur presque tous les importants cours d'eau du Canada et des États-Unis. On s'en rendait compte dès qu'il fallait exploiter le cours supérieur d'une rivière. Ces modifications n'étaient pas si dramatiques que celles qui s'étaient produites sur le Mississippi où les bateaux à vapeur à roue arrière remplacèrent les bateaux à vapeur à roues latérale au fur et à mesure que la navigation remontait le fleuve. A l'exception d'une référence qui n'a jamais été vérifiée, il n'y a aucune preuve que des bateaux à vapeur à roues latérales aient été utilisés sur le Yukon. Par ces modifications, l'évolution qui se produisait sur le Yukon en était une de qualité et non pas de genre. Les modifications apportées aux vapeurs du Yukon ressemblaient un peu aux modifications apportées aux bateaux qui naviguaient sur les rivières à l'ouest du Mississippi ou sur ses affluents, plus étroits et moins profonds que le Mississippi lui-même. Considéré comme un prototype, le bateau à vapeur à roue arrière était plus approprié à ces petits cours d'eau, puisque sa roue installée derrière, et sa coque à fond presque plat, étaient appropriées au fonctionnement dans des eaux peu profondes; l'absence de roues latérales



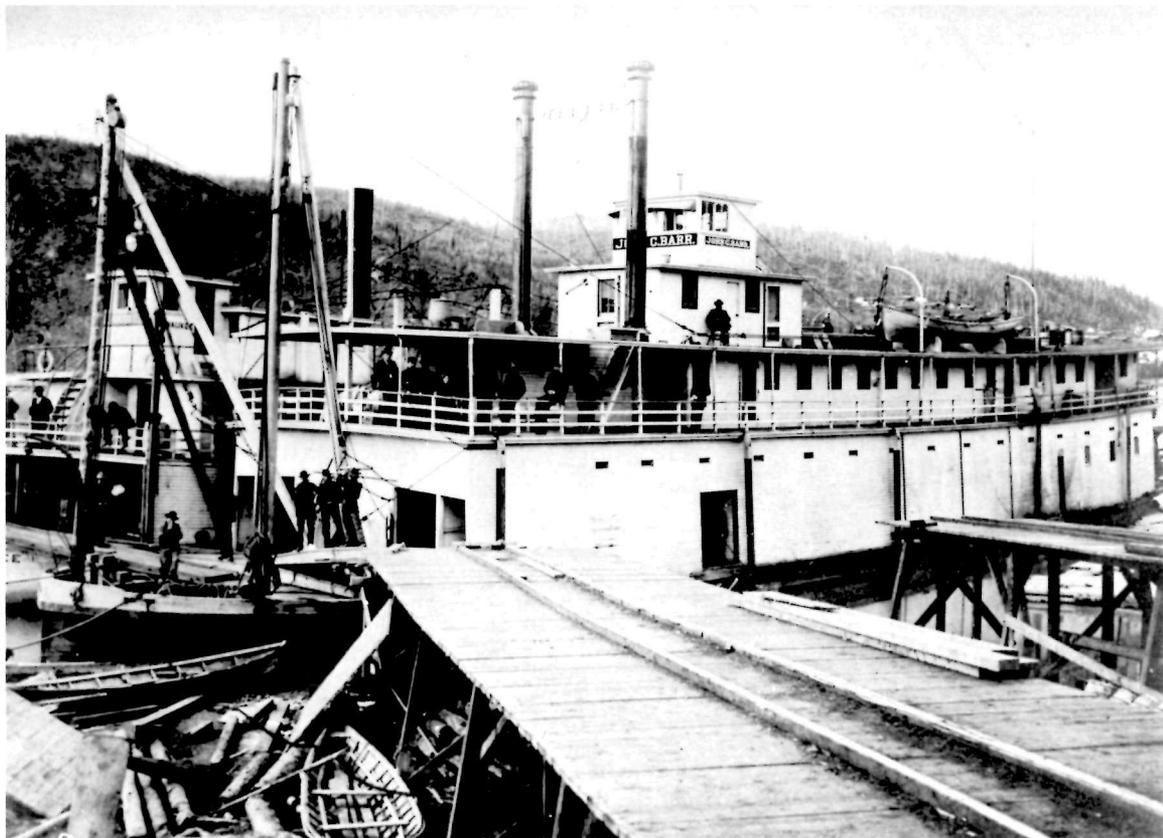
68–70 Quelques types de vapeurs qui naviguaient sur le bas Yukon. Les bateaux des chercheurs d'or du bas Yukon se distinguaient des bateaux du haut Yukon par leur taille, mais aussi par leurs cheminées, assez souvent jumelles, qu'on ne retrouve pas sur ceux

du haut Yukon. Le kiosque de timonerie était généralement situé plus près de l'arrière du bateau sur les vaisseaux du bas Yukon, et sur certains des plus gros on avançait la passerelle en la suspendant à un bout-dehors plutôt qu'au pont avant comme sur la plupart

des navires du cours supérieur. Sur ces premiers, des parties du pont principal étaient souvent ouvertes, alors que sur ces derniers le pont était presque toujours complètement fermé. Les bateaux du cours inférieur étaient plus décorés et ressemblaient aux vapeurs

typiques du Midwest des Etats-Unis, alors que les bateaux du cours supérieur étaient semblables à ceux de la Colombie-Britannique, de l'Orégon et de l'état de Washington. (*Yukon Archives.*)

68



69



70



70

sur ces bateaux les rendait moins larges que les vapeurs qui naviguaient le Mississippi et, par conséquent, ils étaient mieux en mesure de négocier les voies navigables plus étroites. Cette roue arrière offrait d'autres avantages: elle permettait aux vapeurs échoués de laver le sable de sous la coque en faisant marche arrière; la coque du bateau protégeait la roue contre les écueils et les arbres emportés par le courant; ces bateaux étant construits pour des eaux peu profondes, ils pouvaient accoster presque n'importe où le long d'une rive sans avoir besoin de quais spéciaux.

Les bateaux à roue arrière construits par la British Yukon Navigation furent modelés d'après les bateaux pour cours d'eau rapides qui naviguaient sur les rivières Snake et Willamette et sur le haut Columbia, dont les conditions ressemblaient étroitement à celles du haut Yukon³⁴. Ces bateaux étaient conçus de façon à pouvoir transporter vers l'aval de lourdes cargaisons sur un très faible tirant d'eau et de faire le voyage de retour avec une cargaison légère et du combustible, la roue arrière encore suffisamment immergée pour continuer son travail sans danger d'emballement. Les vapeurs étaient dotés d'une très grande force de marche arrière pour négocier les virages serrés, les canaux étroits et les courants rapides sans dépendre uniquement du gouvernail. Cette force de marche arrière n'était pas seulement utilisée pour réduire la vitesse des bateaux sur les voyages vers l'aval, mais aussi pour aider à la gouverne du bateau.

La société fabriqua un système de six gouvernails pour résoudre le problème de la résistance du gouvernail unique, en installant trois gouvernails derrière la roue à aubes et trois entre la roue et la quille. Ces gouvernails étaient contrôlés par un engrenage à vapeur et permettaient une utilisation efficace du dispositif de gouverne, que le bateau fasse marche avant ou marche arrière. Par conséquent, la gouverne de ces navires ne dépendait pas de la vitesse pour répondre à la barre, mais bien de la roue arrière pour manoeuvrer³⁵.

Bien que les navires utilisés par la British Yukon Navigation pendant cette période étaient de dimensions et de capacités différentes, ils n'excédaient pas dans la plupart des cas, 170 pieds de longueur ou 35 pieds de largeur. Les grands navires transportaient entre 200 et 250 tonnes de cargaison pour un tirant d'eau de 4 pieds. Lèges, ils tiraient approximativement 18 pouces d'eau. A la descente du fleuve, ils avaient une vitesse moyenne de 15 milles à l'heure, parcourant la distance entre Whitehorse et Dawson en deux jours. Le voyage vers l'amont prenait quatre jours. Les bateaux étaient munis de génératrices d'électricité et de projecteurs pour voyager la nuit pendant la période suivant la débâcle ou précédant le gel. Les projecteurs n'étaient utilisés que

sur les voyages vers l'amont, puisque le courant rapide était trop dangereux pour effectuer des voyages vers l'aval la nuit. Au cours de l'été, lorsque la nuit était trop courte pour être un problème, les navires fonctionnaient vingt-quatre heures par jour. La cargaison était placée sur le pont principal de façon à en faciliter la manutention et, par conséquent, le pont principal fut désigné «freight house». La salle des moteurs et la chaudière étaient également situées sur le pont principal, respectivement sur la poupe et la proue³⁶.

Ces bateaux transportaient jusqu'à 150 passagers logés sur le pont d'observation et le pont supérieur. Les compartiments réservés aux passagers étaient appelés des «staterooms» (cabines de luxe), terme qui prit son origine sur les bateaux à vapeur du Mississippi, où c'était la coutume d'inscrire le nom de divers états américains au-dessus de la porte de chaque cabine. Les cabines du pont supérieur étaient généralement de meilleure qualité que celles du pont d'observation et le terme «Texas», également dérivé du Mississippi, était utilisé pour le désigner. Au-dessus du «Texas» se trouvait la timonerie. Chaque navire avait une salle à manger où l'on servait de l'alcool³⁷.

Les vapeurs de la British Yukon Navigation étaient munis de chaudières chauffées au bois. En descendant le fleuve, seulement une quantité limitée de combustible était nécessaire, pour faire marche arrière et pour la gouverne du bateau. En remontant le courant, ces navires consommaient entre une et demie et deux cordes de bois l'heure. Chaque automne, des contrats étaient octroyés à certains riverains du fleuve pour la coupe du bois, qu'ils cordaient à intervalles réguliers, sur le parcours du bateau, pour l'été suivant. En 1904, la société effectua certaines expériences avec un charbon qui n'était pas de qualité suffisante pour justifier la transformation des chaudières afin d'en faire des brûleurs de charbon³⁸.

En dépit des nombreuses innovations dans la technologie du bateau à roue arrière qui se sont produites à la suite de la formation de la British Yukon Navigation, certaines caractéristiques du Yukon continuaient à nuire à la navigation. Les chenaux changeants, les bancs de sable et les récifs immuables, tout cela restait, même si la technologie avait apporté certaines modifications au bateau à vapeur. Le fonctionnement de ces bateaux exigeait des équipages et des pilotes expérimentés qui étaient habiles à «déchiffrer l'eau» c'est-à-dire à reconnaître les déplacements de chenaux et les autres entraves à la navigation en observant les plis et remous à la surface de l'eau et sa couleur³⁹. Plusieurs techniques furent élaborées pour aider les vapeurs à traverser ces parties difficiles et plusieurs améliorations furent apportées au fleuve lui-même.

71-74 Vapeurs typiques du cours supérieur. Le *Flora* (fig. 71) fut construit à Bennett en 1898 pour le compte de la société Bennett Lake and Klondike Navigation, par Bert Fowler, qui devint plus tard le contremaître du chantier de construction navale de la société Bri-

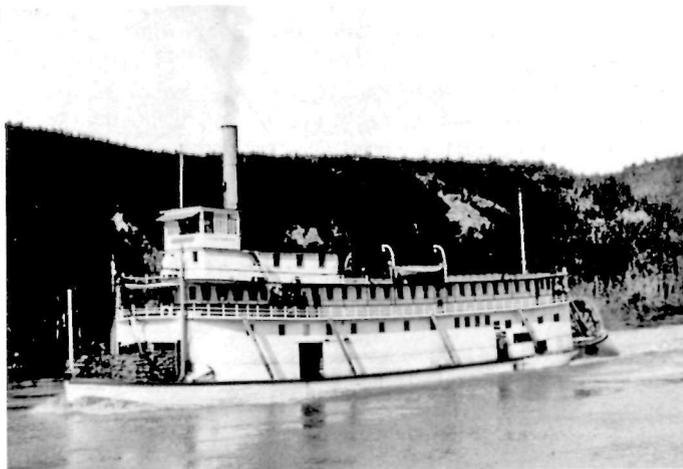
tish Yukon Navigation Company. Le *Columbian* (fig. 72) fut construit à Victoria en 1898 par John Todd, qui construisit plusieurs bateaux pour la navigation sur le Yukon. Le *Dawson* et

le *Selkirk* furent construits par la British Yukon Navigation Company en 1901, à Whitehorse. (*Yukon Archives.*)

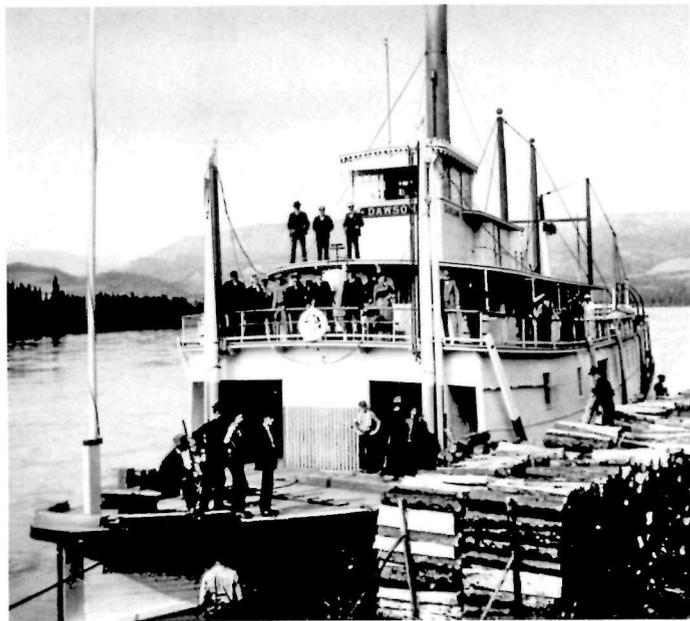
71



72



73



74



Premièrement, les techniques les plus employées consistaient généralement en une modification de la technique de halage à la cordelle désignée comme «lining». Pour haler un navire, un certain nombre d'hommes, proportionnel au poids du navire et à la force du courant, marchaient le long de la rive avec des cordages ou des cordelles, et déplaçaient le bateau en tirant sur les cordes dans la direction souhaitée⁴⁰. Le *lining* d'un bateau suivait le même principe, mais utilisait des machines à la place des hommes. Lorsqu'un bateau à roue arrière arrivait à une partie du fleuve où il était nécessaire d'effectuer un halage, une chaloupe était envoyée avec un câble flexible jusqu'à un point où ce câble pouvait être amarré. Des câbles permanents furent bientôt installés aux endroits difficiles. S'il était impossible de trouver un arbre bien enraciné, on fixait un corps mort ou une bille de bois très lourde. Un bout de la corde de halage attaché au corps mort et l'autre, à son cabestan à vapeur, le bateau à vapeur pouvait se haler sur le câble. Lorsqu'il était nécessaire d'employer de l'énergie supplémentaire, on ajoutait une erse sur le câble et un palan était rattaché au cabestan, méthode qui doublait ou quadruplait la puissance du cabestan⁴¹.

A cause de l'eau peu profonde et des chenaux changeants, les bateaux à vapeur s'échouaient souvent. On faisait alors marche arrière pour laver le banc de sable. Si cette tactique ne réussissait pas, il fallait haler le bateau à la cordelle ou utiliser l'esparrage. Chaque bateau était muni de deux espars, les bouts desquels étaient placés sous la quille du bateau, un de chaque côté. Une fois en place, les espars étaient retenus par des mâts de charge. Des poulies triples étaient installées sur le bout de chaque espar au moyen d'une erse en métal et des poulies correspondantes étaient fixées à tribord et à babord. Des palans étaient installés des espars au cabestan à vapeur sur le gaillard. Au fur et à mesure que le cabestan tirait les cordes, une grande partie du poids du bateau était transféré aux espars. Une fois ceci accompli, on démarrait les moteurs et le bateau avançait à petits sauts comme une sauterelle malade et ce jusqu'à ce que l'obstruction soit vaincue⁴².

En raison de l'importance des investissements dans l'industrie minière, de la construction du chemin de fer Klondike Mines, et du remplacement de la route du bas Yukon par celle du haut Yukon, de nouvelles méthodes de transport furent établies, pour déplacer la machinerie qui ne pouvait pas être transportée sur le pont des bateaux à vapeur. Au début de 1903, le transport par bateau à vapeur assisté d'une gabare gagnait le faveur des transporteurs. Cette gabare fut remplacée l'année suivante par de petites barges. Les grandes barges firent leur apparition en 1905 et aidèrent à augmenter la capacité de transport à quelque 450 ton-

nes pendant la crue des eaux. Par la suite, les barges devinrent partie intégrante du mouvement des marchandises sur le fleuve Yukon. Puisque le fleuve était tortueux et peu profond à certains endroits, il fallait utiliser la technique du pivot afin de négocier les virages serrés. Pour pivoter dans un virage, le vapeur poussait la barge vers les eaux peu profondes tout en demeurant dans la voie navigable⁴³.

La société adopta une nouvelle pratique pour prolonger la saison de navigation. Il s'agissait de laisser un bateau à vapeur à la décharge du lac Laberge pendant l'hiver. La glace sur le fleuve en aval du lac Laberge se brisait avant celle du lac et cette méthode ajoutait environ deux semaines à la courte saison de navigation. Le fait d'employer des hommes pour entretenir le bateau à vapeur au cours des mois d'hiver augmentait les coûts de travaux autrement saisonniers et les frais du transport des marchandises sur la glace du lac pour approvisionner le bateau à vapeur surpassaient les nombreux avantages apportés par le prolongement de la saison de navigation⁴⁴.

La lutte entre les transporteurs et le fleuve n'était pas un concours tout à fait unilatéral. Le fleuve dut céder une partie de sa supériorité naturelle au fur et à mesure que les hommes cherchaient à le rendre plus approprié au mouvement des bateaux à vapeur. Entre 1900 et 1914, le gouvernement subventionna une série d'améliorations au fleuve, quelquefois indépendamment des sociétés de navigation qui effectuaient le transport entre Whitehorse et Dawson et d'autres fois avec leur collaboration, pour éliminer les plus importants obstacles à la navigation sur le Yukon supérieur.

La première de ces améliorations fut la construction, par le ministère des Travaux publics, d'une jetée dans le haut du lac Laberge, en 1899–1900. Cette jetée se révéla insuffisante: en 1902, la glace en emporta une partie. La voie navigable reprit alors son ancien état⁴⁵. Cette partie du fleuve continua à créer des problèmes et à exiger des travaux annuels jusqu'à ce que la British Yukon Navigation construise un barrage au lac Marsh au début des années 1920.

En 1900, une partie des roches qui faisaient saillie dans le fleuve à Five Fingers furent dynamitées afin d'élargir la partie est de la voie navigable. Deux années auparavant, les prospecteurs de la ruée vers l'or y avaient installé un treuil pour aider à haler leurs bateaux. Cette amélioration avait tout de même certaines limites, puisqu'elle ne servait qu'aux petites gabares. En 1904, un câble y fut posé pour aider les vapeurs qui remontaient le fleuve. Le ministère des Travaux publics oeuvra pendant des années à Five Fingers en dynamitant les formations rocheuses jusqu'à ce que la voie navigable soit élargie de quelque 20 pieds⁴⁶.

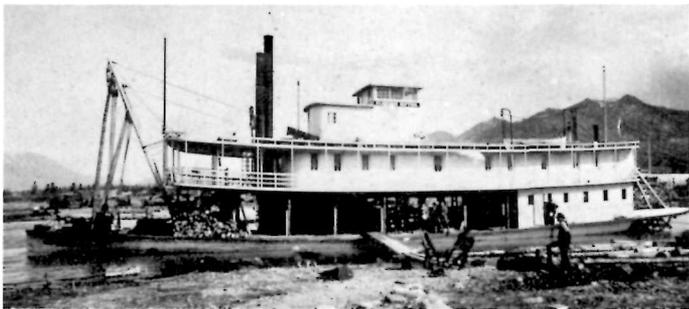
75 Même s'il fut construit à Bennett, s'il navigua sur le cours supérieur du Yukon, et s'il fut baptisé en l'honneur du ministre canadien de l'Intérieur, le *Clifford Sifton* n'était pas un bateau typique du haut Yukon. Il avait bien des points communs avec le type de ba-

teau qu'on rencontrait sur le cours inférieur, anomalie qui s'explique par le fait qu'il avait appartenu à un syndicat du Kansas. (*Yukon Archives.*)

76 Appelé affectueusement «Old Gray Mare», le vapeur *Whitehorse* navigua sur le Yukon pendant 53 ans, plus longtemps que tout autre bateau de la flotte nordique. Construit en 1901 et refait en 1930, il navigua jusqu'en

1953. Il fut détruit par un incendie en 1974. (*Yukon Archives.*)

75



76



77



77 Embarquement de combustible sur le pont avant et dans la cale de chargement d'un vapeur à roue arrière. Les matelots de pont devaient être prêts à accomplir cette tâche à toute heure du jour ou de la nuit. Les diables pou-

vaient contenir à peu près le tiers d'une corde de bois. (Photo: B. Lesyk.)

78 Transport de marchandises sur la glace du lac Laberge au printemps. Les marchandises étaient ensuite transbordées sur un bateau pour le voyage jusqu'à Dawson. Pendant plusieurs années la Yukon Navigation Company garda un navire à Lower La-

berge l'hiver, pour profiter du fait que le dégel de la rivière en aval de Laberge avait lieu deux semaines avant le dégel du lac. (Yukon Archives.)

78



79 Le vapeur *Klondike* n° 2 remontant les rapides Five Fingers à l'aide d'un câble. On ramassait le câble avec une perche et on l'enroulait sur le cylindre d'un treuil. On faisait ensuite fonctionner le treuil, et le navire se halait lui-même. (Photo: B. Lesyk.)



En 1900, un fonctionnaire rapporta que durant les périodes de basses eaux, les vapeurs lourdement chargés touchaient le fond du fleuve à Hellsgate. En 1902, le gouvernement construisit un barrage à cet endroit pour approfondir la voie navigable. Vers 1908, ce barrage s'était détérioré à un point tel qu'il fut nécessaire de le lester et d'améliorer la jetée⁴⁷. Au cours de la même année, la British Yukon Navigation reçut une subvention de \$100 000 du gouvernement pour éliminer les obstacles (roc et récif) aux rapides Rink⁴⁸.

Dans l'ensemble, les innovations dans le domaine de la construction des bateaux à vapeur, l'utilisation d'une variété de techniques d'aide à la navigation, et les améliorations apportées au fleuve accentuèrent grandement le rôle vital joué par le bateau à vapeur dans l'économie du territoire entre 1901 et 1914, rôle qui eut des débuts difficiles, vers 1866, mais qui devait durer jusqu'en 1950.

Tout comme l'industrie minière à laquelle elle était étroitement liée, la navigation sur le fleuve traversa une période difficile de rajustement au cours des 14 premières années du siècle. À la fin de la ruée vers l'or, la plupart des sociétés de transport fluvial sur le haut Yukon durent fermer leurs portes, mais l'écroulement de l'économie de la période de la ruée ne présagea pas la fin du bateau à vapeur. Une nouvelle société se forma qui, pour la première fois, venait au Yukon pour s'y établir⁴⁹. Les répercussions de cet engagement eurent une portée considérable. Pour la première fois, des navires furent construits au Yukon et le bateau à vapeur fut adapté à la navigation sur le fleuve. Des charpentiers, des ingénieurs et des équipages, bien qu'en petits nombres, obtenaient des emplois là où il n'y en avait pas auparavant. Les investissements de la White Pass and Yukon Route dans ces installations de transport signifiaient que cette société avait un intérêt pratique dans l'expansion économique du territoire, qui n'était pas limité à une exploitation du genre qui avait existé avant cette période. Enfin, l'engagement de la société donna au Yukon un degré de stabilité et d'assurance inconnu au cours de la période de la ruée vers l'or.

Le bateau à vapeur servit à autre chose qu'au transport des hommes et des marchandises qui entraient et qui sortaient du territoire. Il fit partie de la transformation de l'industrie minière, favorisa l'industrie de la coupe du bois en consommant ce produit comme combustible, et servit à unir les petites collectivités le long du fleuve. Dès 1914, le bateau à vapeur était partie intégrante du mode de vie de chaque habitant du Yukon.

IV

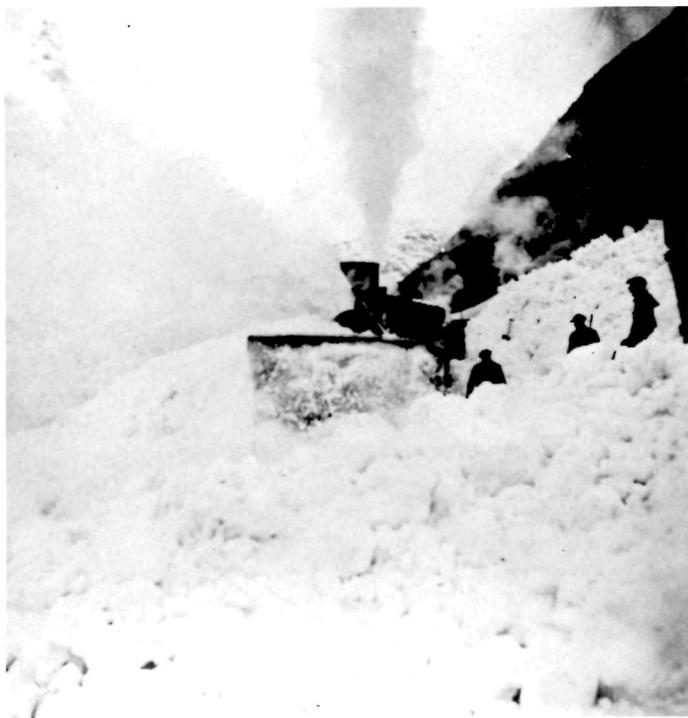
À compter de son achèvement, le chemin de fer Skagway- Whitehorse s'avéra une entreprise remarquablement profitable. Une personne de l'époque affirma que tous les frais de construction furent liquidés au cours de la première année d'exploitation. En 1901 et en 1904, les deux années pour lesquelles des chiffres nous sont parvenus, les recettes nettes de la société se chiffraient à \$1 500 000 et \$451 000 respectivement. Jusqu'en 1912, la White Pass and Yukon Route accordait à la fin de chaque exercice financier un dividende à ses investisseurs, ce qui reflétait l'utilisation intense des installations du chemin de fer. Jusqu'en 1911, au moins trois trains par jour, sauf le dimanche, faisaient le trajet entre Skagway et Whitehorse, en été; en hiver, quand le fleuve était fermé à la navigation, il existait une demande suffisante pour que la société effectue en moyenne six voyages par semaine⁵⁰.

L'hiver au Yukon a durement éprouvé le chemin de fer pendant ces années. Chaque année en novembre, la bataille entre le chemin de fer et les éléments commençait, une bataille qui durait jusqu'en avril de l'année suivante. Chaque année, l'hiver prenait son taux de plates-formes, de marchandises et d'équipages de train. Aucun autre chemin de fer du continent n'avait à subir de telles rigueurs, sur une distance d'à peine 110 milles. De Skagway à Bennett, les vents impétueux et les tempêtes de neige dominaient. Sur le tronçon entre Glacier et Bennett, la neige atteignait souvent une épaisseur de 25 pieds et les vents violents en ajoutaient souvent 25 autres. De Bennett à Whitehorse, les tempêtes de neige diminuaient, mais les températures baissaient, parfois jusqu'à -60°F. Au printemps, des avalanches et des glissements de terrain semaient la confusion, rendaient dangereuse la circulation des trains de passagers et de marchandises et exigeaient que le conducteur soit d'une très grande vigilance. Afin de faire face à ces conditions, la société possédait deux chasse-neige rotatifs; de plus, elle construisit une série de murs d'arrêt du côté canadien des montagnes pour garder la voie libre, mais ces précautions ne suffirent pas à éliminer le besoin d'équipes armées de pelles pour libérer les rails après une tempête de neige particulièrement sévère⁵¹.

En plus de servir de ligne de communication vitale vers l'intérieur du Yukon, la White Pass and Yukon Route sut exploiter avantageusement l'une des deux nouvelles ressources découvertes au cours de cette période. Il s'agit de l'industrie du tourisme pendant l'été, qui devait augmenter de façon importante au cours des années pour devenir la seule source de revenu du chemin de fer pendant la période difficile des années 1930. L'attrait du Klondike existait encore à cette époque, comme le démontre la popu-

80-81 L'homme et la machine luttent
contre la neige, sur la voie de la White
Pass and Yukon Route. (Photos: J.
Dunn.)

80



81



larité des livres sur la ruée vers l'or, et s'ajoutait au paysage spectaculaire bordant chaque côté du chemin de fer entre Skagway et Whitehorse, tout en agrémentant les excursions en bateau à vapeur à roue arrière jusqu'à Atlin (Colombie-Britannique) organisées par la compagnie. Certaines dispositions furent prises avec les sociétés de vapeurs côtiers qui venaient à Skagway, pour que ces dernières vantent l'histoire pittoresque et le splendide paysage du Yukon. Pendant les arrêts de deux jours à Skagway effectués par les bateaux à vapeur de la société Canadien Pacifique, le chemin de fer White Pass and Yukon Route entreprenait des excursions pour touristes à l'intérieur du Yukon; au cours des arrêts d'une journée effectués par les sociétés Alaska Steamship et Pacific Steamship, le chemin de fer White Pass and Yukon Route offrait des excursions aller-retour spéciales jusqu'au lac Bennett⁵².

La seconde ressource à être exploitée fut les gisements de cuivre situés près de Whitehorse. Dès 1897, plusieurs gisements de cuivre avaient été découverts par les prospecteurs qui se ruèrent jusqu'au Klondike; en 1898, le premier claim fut jalonné. Au cours des neuf années suivantes, des travaux d'exploration furent effectués et quelques chargements de minerai de cuivre furent expédiés, mais les installations de transport basées sur un réseau routier tout à fait insuffisant majorèrent les coûts jusqu'à des niveaux inabornables. En 1907, la production augmenta de façon importante et atteignit un niveau de 3530 tonnes. Au cours de la même année, la compagnie White Pass and Yukon Route décida de construire une voie ferrée de MacCrea, sept milles au sud de Whitehorse, jusqu'à Valerie, Arctic Chief, Grafter, Best Chance, Spring Creek, Pueblo, War Eagle, Copper King, Rabbit's Foot, et Anaconda, toutes des propriétés où des gisements de cuivre avaient été trouvés. La construction débuta en 1907 et se continua en 1908. Un déclin rapide de la production en 1908, suivi par un arrêt de la production en 1909, arrêta la construction pendant 16 mois. La fermeture de ces mines au cours de 1908-1909 était attribuable, selon un auteur, au tarif élevé de la compagnie White Pass and Yukon Route et à l'insuffisance des autres moyens de transport entre les mines et Whitehorse⁵³.

Les travaux reprirent sur cette voie ferrée de 12 milles de longueur en 1910; les quatre derniers milles du tronçon atteignirent la propriété Pueblo en août. Au début de 1919, des trains chargés de minerai commencèrent à effectuer le parcours à longueur d'année. La réduction des tarifs de la White Pass and Yukon Route en 1912 favorisa la reprise de production de ces mines. La production s'accéléra pendant la première guerre mondiale, à la suite d'une augmentation du prix du cuivre sur le marché international, mais la fin des hostilités déprécia le cuivre et souligna une

fois de plus cet équilibre délicat entre le transport et la production rentable du minerai au Yukon. Tout comme la ruée vers l'or, la première guerre mondiale camoufla les difficultés fondamentales de l'économie au Yukon. L'inflation et la demande croissante compensèrent pour les coûts élevés de la production et du transport pendant ces courtes périodes. La ruée vers l'or et la guerre étant des événements de courte durée, une fois que les demandes qu'elles avaient engendrées disparurent et que tout revint à la normale, le problème des coûts et des prix réapparut. Après la guerre, la production du cuivre fut presque inexistante; on abandonna ce tronçon de la voie ferrée⁵⁴.

Les répercussions des frais de transport sur le succès des entreprises au Yukon n'étaient pas limités à l'industrie du cuivre. L'expérience vécue dans le district du Klondike, bien que différente à un point de vue essentiel de l'expérience des mines de cuivre de Whitehorse, reflétait les mêmes difficultés fondamentales dans le transport. Ce qui distinguait les deux genres d'expériences n'était pas la nature de la charge à transporter, mais sa répartition. Dans le cas de Whitehorse, les frais de transport avaient été assumés directement par l'industrie du cuivre à cause de la population restreinte, orientée vers la production, et des caractéristiques générales du minerai produit. Au Klondike, les frais de transport étaient payés par toute la collectivité. La raison pour cela est simple. Dans le cas du cuivre, la norme de valeur était le prix par tonne, tandis qu'avec l'or, la valeur était mesurée à l'once. Dans l'industrie du cuivre les frais de transport étaient payés à la sortie, au Klondike les coûts de transport étaient payés à l'entrée et, par conséquent, toute la collectivité était touchée: les producteurs devaient payer des salaires plus élevés pour compenser le coût de la vie plus élevé et les consommateurs couvraient les frais de transport dans le prix qu'ils payaient pour chaque produit qu'ils achetaient⁵⁵.

Les griefs, réels ou imaginaires, contre le tarif de la compagnie White Pass and Yukon Route étaient un refrain constant pendant cette période, et même aujourd'hui. La société n'a pas vraiment réduit les frais du transport. Elle a plutôt rendu le transport plus rapide, plus facile et plus sûr⁵⁶. Outre les critiques justifiées au sujet du tarif imposé, le monopole de la compagnie White Pass and Yukon Route sur la circulation vers l'intérieur la rendait plus vulnérable aux attaques qu'elle l'aurait été s'il y avait eu des concurrents.

À la suite de l'écroulement de l'économie de la période de la ruée vers l'or, la population du district du Klondike diminua. À ce déclin correspondit une baisse dans les affaires. Ceci entraîna des tentatives pour faire baisser les coûts surtout ceux du transport. Suivit une période d'agitation visant à faire réduire les tarifs

de transport de marchandises imposés par la compagnie White Pass and Yukon Route. En 1901, la société fut contrainte par le gouvernement fédéral de réduire ses taux. Cependant, la période de déclin économique après 1901 amenuisa les avantages immédiats d'une telle réduction et les attaques sur les taux élevés de la société reprirent de plus belle. En 1905, la Chambre de commerce de Dawson déclarait que l'avenir du territoire était axé sur des tarifs assez bas pour permettre l'exploitation des graviers à faible teneur de métal et elle condamnait la compagnie White Pass and Yukon Route pour l'extravagance de ses tarifs de fret et de passagers, possible seulement grâce à son monopole, lésant ainsi le monde des affaires et retardant l'industrie minière. La Chambre de commerce, en présentant des preuves que les trois huitièmes de la production du territoire étaient consommés par les coûts du transport, demanda que la compagnie soit contrainte de réduire ses tarifs de moitié ou que le gouvernement subventionne une société concurrente. Cette résolution reçut l'appui du *Young Men's Liberal Club* à Dawson et du commissaire du territoire⁵⁷. En dépit de ce soutien général pour les recommandations de la Chambre de commerce, la résolution n'eut pas de suites à Ottawa.

Il est possible de voir quels étaient les taux exorbitants exigés par la compagnie White Pass and Yukon Route si l'on compare les coûts des diverses marchandises et les tarifs de transport exigés pour ces articles entre Skagway et Whitehorse en 1910. Dans plusieurs cas, les taux de transport excédaient le prix de vente en gros du produit. Les taux élevés peuvent être expliqués en partie par l'isolement du territoire des importants centres d'approvisionnement. Néanmoins, il est également vrai que les directeurs de la White Pass and Yukon Route reconnaissaient que la période du dollar facile au Yukon était terminée et ils suivaient consciencieusement la politique de s'enrichir avant que la source ne tarisse. Les actionnaires ont pu extraire le maximum de profits de cette exploitation, tout en négligeant les besoins du Yukon et les installations matérielles du chemin de fer. Dans deux jugements rendus contre la société, les administrateurs furent inculpés de corruption. Finalement, en 1911 le Board of Railway Commissioners ordonna à la société White Pass and Yukon Route de réduire ses taux de transport de marchandise du tiers⁵⁸. Un appel au Conseil privé fait par la société rouvrit la question. La commission renversa sa première décision et ordonna à la société White Pass and Yukon Route de réduire volontairement ses taux⁵⁹. La société accepta et baissa ses taux d'environ 10 pour cent⁶⁰.

La réaction sur ce renversement de jugement par la commission fut rapide. Le commissaire George Black écrivit que ce renversement n'encourageait pas la prospection dans le territoire; il

affirma même que la question des frais de transport, en parlant tout spécialement de la compagnie White Pass and Yukon Route, était une question de la plus haute importance pour toutes les personnes prospectant et exploitant des mines dans le Yukon et, de fait, pour tous les habitants du territoire, puisque toutes les lignes de commerce étaient absolument dépendantes de l'industrie minière⁶¹.

V

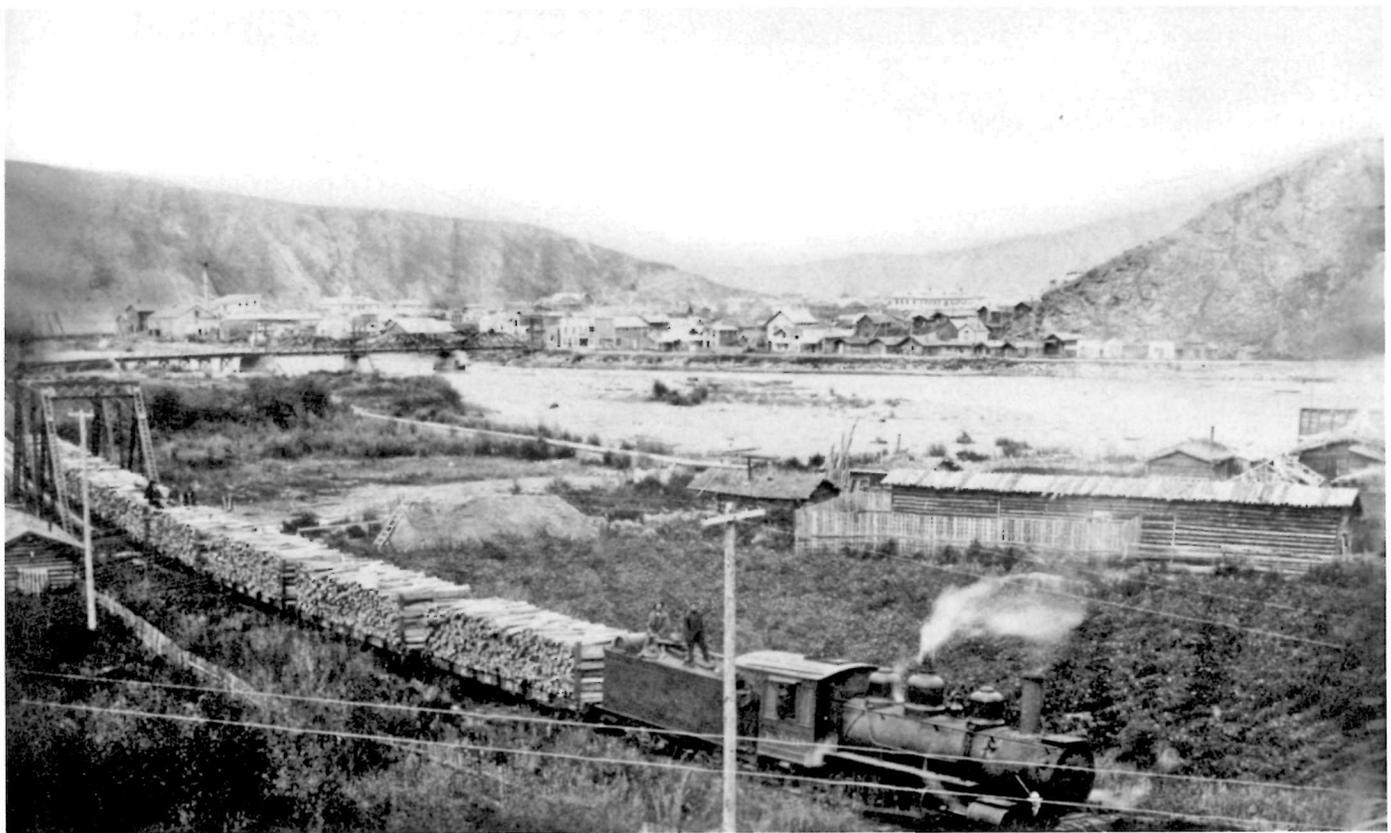
Après 1901, il apparut que les transports dans le district du Klondike, tels qu'ils étaient à l'époque, c'est-à-dire des chevaux, des chiens ainsi qu'un réseau hétéroclite de routes et de sentiers en bien piètre état, ne suffisaient nettement plus à satisfaire les besoins de la région⁶². L'adoption de nouvelles méthodes d'extraction faisant surtout appel au capital, ainsi que l'éruption d'un certain nombre d'agglomérations en bordure des ruisseaux porteurs d'or, exigèrent bientôt, pour satisfaire aux exigences nouvelles du district en matière de transport, la création d'un mode de transport qui fût, d'une part, plus fiable et, d'autre part, plus susceptible de transporter des marchandises et de la machinerie lourde. On résolut le problème de la circulation de la même manière que celui de la voie de l'enclave donnant accès aux territoires, c'est-à-dire en construisant un chemin de fer.

Dès 1897–1898, on avait sérieusement étudié un projet de chemin de fer qui aurait relié Dawson aux agglomérations surgissant le long des cours d'eau aurifères. En juillet 1899, ce projet fut mis à exécution. C'est ainsi que fut constituée la compagnie Klondike Mines Railway, dont le siège social fut établi à Ottawa. En vertu de la charte, la ligne de chemin de fer devait avoir Dawson pour point de départ, traverser la rivière Klondike jusqu'à Klondike City, enjamber les ruisseaux Bonanza et Dominion jusqu'à la rivière Indian et boucler le circuit à Dawson par la rive est du Yukon. Entre 1899 et 1903, période pendant laquelle commencèrent effectivement les travaux, le tracé du chemin de fer subit plusieurs modifications. Au lieu, en effet, de former une «boucle», conformément à ce qui était stipulé dans la charte, la ligne prendrait plutôt naissance à Klondike City pour aboutir au cours supérieur de la rivière Stewart, à quelque 85 milles de son point de départ. Ce projet fut annulé à son tour par ses auteurs qui décidèrent d'établir la ligne Klondike City jusqu'à Sulphur Springs⁶³.

La volonté manifestée par les promoteurs d'éliminer Dawson de leurs plans souleva dans la région une tempête de protestations. M. William Ogilvie, dans une lettre qu'il écrivait au ministre de l'Intérieur, exprimait son incrédulité à l'idée qu'on pût préférer Klondike City à Dawson comme point de départ. Ce choix, selon lui,

82 Un vapeur accoste à Klondike City. Au premier plan, les vapeurs *Lightning* et *Tyrrell*. (Yukon Archives.)

83 Un train de la Klondike Mines Railway en route vers les ruisseaux avec un chargement de bois rond. On aperçoit Dawson à l'arrière-plan. (Archives publiques Canada.)



était mal fondé et il invoquait, à l'appui de ses dires, l'état lamentable du quai d'embarquement des vapeurs, l'absence de débarcadères et d'entrepôts, ainsi que l'absence de terrains propices à l'essor de la région. Sans doute l'explication la plus valable de ce choix est-elle que l'un des promoteurs, M. Thomas O'Brien, possédait à Klondike City un domaine d'une vaste étendue. De plus, M. O'Brien avait déjà manifesté son aptitude au fric facile en faisant son profit d'entreprises de transport avant que tout ne croule, comme l'illustre clairement la débâcle de la Pioneer Tramway. L'un des personnages les plus pittoresques de la première décennie du Klondike, O'Brien, outre sa brasserie, avait des intérêts dans d'autres entreprises. Il prit une part active dans les querelles politiques de l'époque, mais, chose curieuse, à titre de réformateur⁶⁴.

Comme, en 1902, les protestations commençaient à se faire de plus en plus véhémentes, les pionniers du chemin de fer, c'est-à-dire MM. O'Brien, W.W. Parsons et E.C. Hawkins, acceptèrent de se présenter devant le conseil municipal de Dawson, qui réussit à les convaincre d'établir la tête de ligne à Dawson. On accorda ensuite à la compagnie Klondike Mines Railway le droit de poser la voie ferrée et de construire une gare sur la rue Front de Dawson.

La série de mécomptes, qui avait débuté quatre ans auparavant par le tracé de la voie et la tête de ligne, se poursuivit en 1903, une fois ces questions réglées, quand après avoir, pour la toute première fois, régularisé les pentes et posé quatre milles de voie ferrée, on décida d'abandonner les travaux. En septembre 1905, cependant, la première moitié du pont jeté sur la Klondike était terminée et la construction de la seconde moitié progressait rapidement. C'est alors que survint un nouveau problème, au sujet, cette fois-ci, de servitudes, c'est-à-dire du droit de passage pour le chemin de fer. En effet, les propriétaires de claims du ruisseau Bonanza ayant obtenu des injonctions, la société fut obligée d'abandonner la construction de ce tronçon. Dès 1901, on avait craint que la voie du chemin de fer empiète sur un nombre considérable de placers en exploitation, et voilà que ces craintes se concrétisaient. Conscient de la crise qui venait d'éclater, le gouvernement fédéral délégua sur les lieux un membre de la Commission des chemins de fer pour enquêter à fond sur l'affaire⁶⁵.

Une fois réglée la controverse relative aux servitudes, on acheva, sans plus tarder, la construction du chemin de fer. On acheta trois locomotives de la White Pass and Yukon Route et dès novembre 1906, des convois faisaient la navette, via Grand Forks, entre Dawson et Sulphur Springs, une distance de 31 milles. On évalua la construction de ce chemin de fer à voie étroite à deux millions de dollars au total. En vertu d'un accord signé le 25

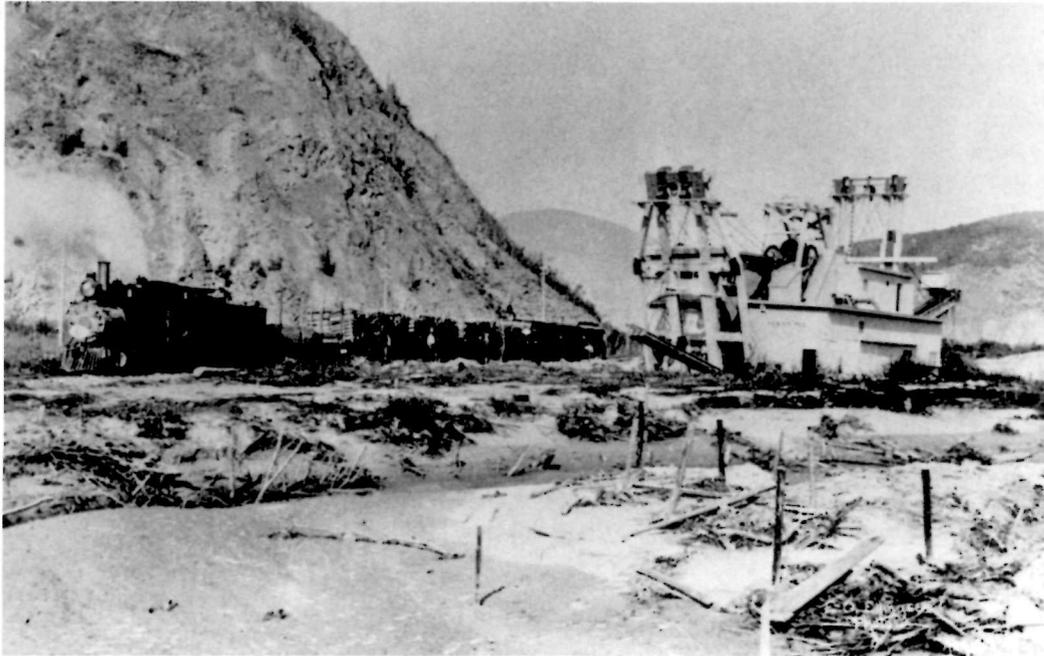
mai 1906, la Klondike Mines Railway eut droit à une subvention du gouvernement⁶⁶.

Après que le chemin de fer fut achevé, les diligences qui faisaient auparavant la navette entre Dawson et Grand Forks furent définitivement abandonnées. Les petits cours d'eau tributaires de la voie ferrée étaient desservis par des diligences quotidiennes ou des chariots à marchandises exploités par la compagnie de chemin de fer.

Contrairement à la compagnie de chemin de fer White Pass and Yukon, la Klondike Mines Railway se heurta à des difficultés financières dès le tout début. Après 1906–1907, la société dut interrompre le service durant l'hiver pour des raisons de rentabilité. En 1909, les administrateurs annoncèrent que les dépenses dépassaient les recettes de 100 pour cent et adressèrent une requête au conseil territorial pour obtenir de l'aide financière. Le conseil répondit à leur requête en leur accordant des secours pour deux ans. Il apparut néanmoins, en 1909, que l'exploitation de placers ne suffisait plus désormais pour subvenir aux besoins du chemin de fer et que, de l'avis même du directeur de la Klondike Mines Railway, l'avenir du chemin de fer reposait sur l'exploitation grandissante du quartz. Mais l'exploitation du quartz n'atteignit jamais les proportions prévues de façon si optimiste, et c'est ainsi qu'en 1913 le service ne fut plus assuré que sur le tronçon de 12 milles qui reliait Dawson et Grand Forks. Enfin, en juillet 1914, la société renonça définitivement à toute activité⁶⁷.

En tentant d'analyser l'échec de la Klondike Mines Railway, on met en relief l'une des nombreuses difficultés que présente toute étude du Yukon. A première vue, il serait possible d'imputer l'échec de cette compagnie au ralentissement économique qui caractérisa la période allant de 1900 à 1914. Si l'on suppose, toutefois, que les promoteurs croyaient (et sans doute le croyaient-ils) que le chemin de fer pouvait produire des bénéfices, et ce, même à une époque aussi tardive que 1904, quand on eut pu en abandonner la construction, et si l'on tient compte du fait que la production d'or connut, entre 1907 et 1914, une hausse modérée mais régulière, on s'aperçoit sans peine que l'échec de la Klondike Mines Railway Company découle non pas du ralentissement de la production d'or, mais bien de la nature de l'exploitation aurifère elle-même⁶⁸. En effet, le passage à une exploitation de capital, facilité par la création du chemin de fer, diminua la nécessité d'assurer le genre de service que procure une ligne de chemin de fer. Pour produire des bénéfices, le chemin de fer devait assurer un service continu et rentable. Or, l'exploitation des placers aurifères du Klondike, faisant plutôt appel au capital, n'avait besoin du service ferroviaire que d'une façon très irrégulière. De plus, c'est essentiellement dans une zone située le long de la voie fer-

84 Un train de la Klondike Mines Railway et la drague n° 1 de la Yukon Gold Company. Le dragage annonçait la fin du chemin de fer. (Archives publiques Canada.)



85 Un attelage de vingt chevaux tire un sarcloir de drague pesant 27 tonnes de Dawson à Bear Creek. (Archives publiques Canada.)

85



rée qu'on se servait maintenant de machines pour extraire le minerai. Par suite de l'acquisition et du fusionnement en concessions des placers individuels, mesures qui faisaient partie intégrante de la nouvelle orientation de l'exploitation minière, la population des agglomérations situées en bordure de petits cours d'eau et desservies par le chemin de fer se mit à décroître tandis que les recettes des transports diminuaient elles aussi. C'est grâce, en partie, au chemin de fer qu'on avait pu transporter les dragues jusqu'aux cours d'eau et voilà que c'était elles, finalement, qui en sonnaient le glas. Lorsqu'on s'aperçut que l'exploitation du quartz, sur laquelle beaucoup d'habitants du Klondike avaient fondé leurs espoirs pour l'avenir, ne pourrait jamais remplacer l'exploitation des placers aurifères de manière satisfaisante on sut que le destin du chemin de fer venait de se jouer.

VI

Après 1900, l'importance des routes et des sentiers, en tant que moyens de communication, s'accrut énormément. La période au cours de laquelle le gonflement des prix et des salaires avait compensé pour l'insuffisance des transports internes par voie de terre, prit fin en même temps que la ruée vers l'or. En construisant de nouvelles routes et en améliorant les anciennes, les autorités territoriales tentèrent délibérément de réduire les frais de transport afin de les ramener à un niveau qui fût proportionnel aux nouvelles conditions économiques.

Au Yukon, trois facteurs venaient compliquer la vie aux constructeurs de routes: la nature de l'économie territoriale, le climat, ainsi que le terrain sur lequel les routes étaient construites et d'où l'on tirait les matériaux pour ce faire. Comme, de 1900 à 1914, l'économie reposait sur une ressource unique, non renouvelable et rapidement épuisée, bien des routes cessèrent d'être utilisées peu de temps après leur construction. A mesure qu'étaient repoussées les frontières de l'exploitation minière, et ce, plus particulièrement dans le district du Klondike, il fallait créer de nouvelles routes pour relier les nouveaux gisements à Dawson, centre des transports et de l'approvisionnement de la région. En général, les autorités territoriales étaient favorables à la demande de nouvelles routes de ce genre et l'accroissement des dépenses pour la construction de routes afin de faire face à la nouvelle situation et de concourir à l'essor rapide des sociétés minières était chose tout à fait naturelle⁶⁹. Mais lorsqu'il s'agissait de construire des routes à des fins de prospection, sans savoir si les recherches aboutiraient, le gouvernement n'offrait qu'une aide négligeable, conformément à cette tournure d'esprit singulière du laissez-faire typique de l'époque. Le tracé des routes présentait également des difficultés directement liées à l'économie du territoire. Une

route était communément construite de façon à suivre le parcours offrant le moins de résistance possible, c'est-à-dire, la plupart du temps, le lit d'un cours d'eau. En général, dans ces conditions, les frais d'entretien étaient plus élevés, à cause d'un mauvais drainage, mais, en revanche, la construction coûtait peu. Bien qu'à la longue il eût sans doute été plus profitable de construire ces routes le long des coteaux, d'autres considérations l'emportaient sur les avantages qu'on eut pu tirer d'une telle façon de procéder. La construction aurait alors coûté infiniment plus cher. Comme, au Yukon, l'horizon économique n'avait rien de réjouissant entre 1900 et 1914, et que la durée d'une route dépendait de la richesse et du degré de concentration des gisements d'or, les risques étaient trop grands pour justifier ces dépenses supplémentaires. Etant donné que ces dépôts comportaient surtout des placers et qu'on utilisait, par conséquent, les techniques d'extraction appropriées, les dépôts s'épuisaient ordinairement beaucoup plus vite que des filons de valeur approchante. En raison de cette fatalité immanente, la quantité vint à remplacer la qualité comme facteur déterminant de la politique territoriale. Le fait qu'on devait modifier constamment le tracé des routes pour satisfaire aux besoins instables de la collectivité minière prouve la justesse de cette orientation. Puisque les routes étaient destinées à servir l'industrie minière, et non l'inverse, on en modifiait le tracé chaque fois qu'elles empiétaient sur un claim en exploitation.

L'hiver au Yukon ne constituait pas un obstacle aussi sérieux aux transports routiers qu'on eut pu le croire au début. En fait, c'est au printemps et à l'automne que l'état des routes était le pire. Aussi, le conseil territorial, en juillet 1902, décréta-t-il de limiter à deux par voiture le nombre des chevaux de trait, du 15 avril au 31 mai et du 15 septembre au 31 octobre, et prescrivit-il de n'employer sur les lourds fourgons que des roues munies de jantes en fer d'une largeur de 4 pouces pour éviter d'endommager les routes⁷⁰. Le temps de l'année le plus propice au transport des marchandises ainsi qu'au déplacement des voyageurs et des principaux moyens de locomotion, c'est-à-dire le cheval et le chien, c'était lorsque les routes du réseau étaient couvertes de neige solidement tassée. Après 1900, on créa un réseau de chemins d'hiver qui vint s'ajouter aux routes carrossables déjà existantes. La construction de ces chemins coûtait de 75 à 90 pour cent moins cher que la construction de routes ordinaires puisqu'il suffisait de déboiser et de débroussailler le terrain et que la neige servait de revêtement⁷¹. Grâce à ces chemins d'hiver, les résidents des agglomérations reculées situées à l'écart des voies navigables pouvaient se rendre à Dawson plus facilement qu'à toute autre époque de l'année. C'est au printemps que les routes ordinaires se ressentaient des ravages de l'hiver. En effet, le ruisselle-

ment printanier transformait pratiquement alors les routes en marécages, en provoquant parfois l'éboulement et l'effondrement du terrain. Ce n'est que beaucoup plus tard, lorsqu'on remplaça le gravier par l'asphalte que l'hiver se révéla une sérieuse entrave à la construction et à la remise en état des routes. Abstraction faite des facteurs économiques qui présidaient à la politique territoriale, le plus sérieux obstacle à la construction des routes était encore le terrain sur lequel elles étaient construites. Les techniques de construction des routes dans les régions de pergélisol sont tout à fait différentes de celles qu'on emploie au sud du 60^e parallèle.

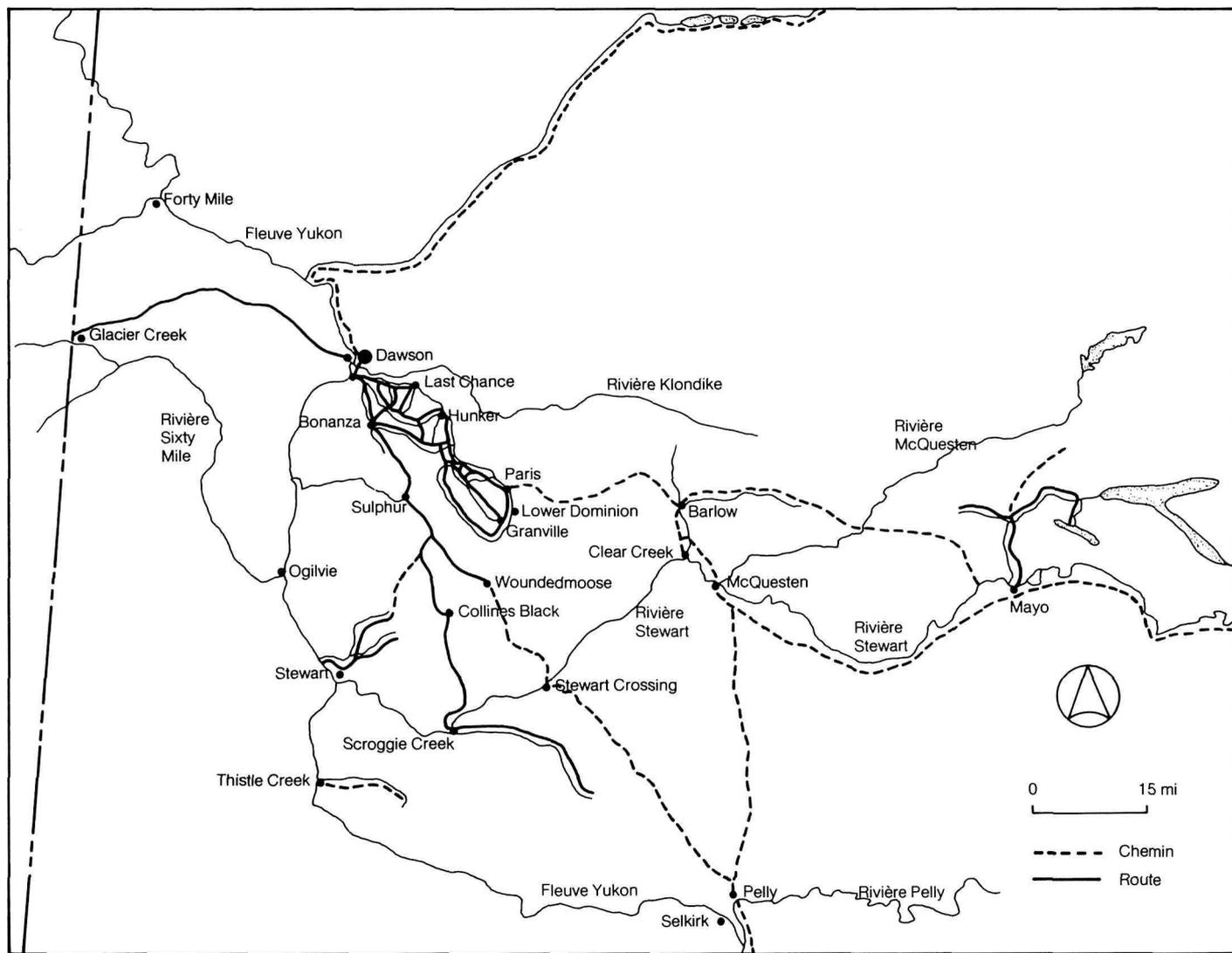
Une couche de terrain gelée en permanence, qu'on appelle communément pergélisol, s'étend sous une strate de terrain connue, au Yukon, sous le nom de *muck*. Cette boue glaciaire tient lieu d'isolant protégeant le sol gelé de la chaleur des rayons du soleil l'empêchant ainsi de dégeler. Si, en vue de préparer l'assiette d'une route, on enlevait cette couche de *muck*, le pergélisol dégèlerait provoquant le ramollissement des fondations, affaiblissant ainsi la chaussée. Fort heureusement, les conditions économiques qui présidaient à la construction des routes entre 1900 et 1914 réussirent, en général, à étouffer dans l'oeuf toute tentative ambitieuse d'enlèvement de la couche de boue glaciaire. C'est pourquoi le pergélisol n'entraîna jamais de réelle difficulté. Aux endroits où l'on enleva le *muck* par inadvertance ou par ignorance, on put remettre en état le sous-sol en recouvrant le pergélisol mis à découvert d'une couche de *muck* artificiel composé de broussailles et de végétation. Si les constructeurs de route du Yukon apprirent par expérience à ne pas toucher au pergélisol, ceux de la route de l'Alaska, pour leur part, n'ont pas profité de cette expérience. Nous verrons au cours d'un chapitre ultérieur que l'une des plus importantes difficultés auxquelles se heurtèrent les constructeurs de la route venait de leur ignorance au sujet de la nature de la couche de terrain gelé en permanence.

Outre le pergélisol, certaines propriétés géologiques du Yukon venaient encore compliquer la tâche des constructeurs. Lorsqu'il était possible d'en obtenir, on se servait de gravier comme revêtement. Ce n'était pas toujours le cas. C'est pourquoi les entrepreneurs routiers étaient obligés de substituer au gravier ce dont ils pouvaient disposer, soit de la boue glaciaire, de l'argile ou du schiste désagrégé. Nulle de ces possibilités n'était particulièrement satisfaisante. La boue glaciaire et l'argile pouvaient faire l'affaire tant que la route était suffisamment drainée pour éviter tout risque de délayage. Mais lorsqu'effectivement l'eau se mélangeait à l'argile ou à la boue glaciaire, la chaussée se transformait en une vaste fondrière pour ainsi dire impraticable. Quand au schiste désagrégé, il ne comportait pas suffisamment de dépôt liant. Il fal-

lait par conséquent le niveler et l'entretenir constamment pour le maintenir en bon état⁷².

Les routes charretières étaient, de préférence, construites sur une plate-forme de terre régulière couverte de cailloutis ou, mieux encore, de gravier. Après avoir revêtu la route, on la nivelait. Lorsque le nivelage se révélait ardu, on y mettait de 6 à 8 chevaux. Si l'assiette était bien drainée, la circulation pouvait y être intense sans beaucoup d'entretien routier. En terrain marécageux, les trous et les fondrières étaient pavés de rondins et couverts de terre. Contrairement aux routes de gravier, il fallait constamment entretenir ces routes, le revêtement de terre se détériorant rapidement lorsque la circulation était intense. On garnissait également les voies principales de rondins quand on ne pouvait trouver de gravier sur place. Pour construire ponts et ponceaux, on se servait de l'épinette du pays qui, même sous tension, pouvait durer de huit à dix ans. Les routes charretières coûtaient de \$1500 à \$3300 du mille, les chemins d'hiver de \$250 à \$350. C'était là une différence de taille⁷³.

En raison du climat, du terrain et des facteurs économiques s'appliquant à la construction des routes, l'entretien du réseau routier territorial avait autant d'importance pour les transports par voie de terre que la construction des routes elles-mêmes. C'est au printemps que l'état de ces dernières était le plus lamentable, à cause du gel hivernal et du ruissellement printanier. L'hiver, pour contrecarrer le gel, des équipes du service de voirie creusaient dans la glace et maintenaient des rigoles destinées à faire converger les eaux ainsi qu'à empêcher, dans la mesure du possible, les routes d'être endommagées. De plus, on coupait les amas de glace, qu'on appelait aussi «glaciers», et l'on déneigeait les routes. C'est au printemps que les équipes d'entretien étaient le plus affairées. Il leur fallait, en effet, protéger les routes du ruissellement printanier, débarrasser la chaussée des amoncellements de neige, des avalanches et d'autres débris, libérer les ponceaux et les cours d'eau, parfois en faisant fondre la glace à la vapeur, en faisant s'écouler l'eau de l'assiette des routes pour en empêcher l'effondrement et, enfin, réparer les dégâts causés par l'évacuation des eaux. Et pourtant, malgré ces mesures préventives et ce grand nettoyage, les routes du territoire se trouvaient, à l'arrivée du printemps, dans un état général de détérioration. Un fonctionnaire fit, à ce propos, l'observation suivante: «The very conditions which put roads in bad shape will hinder any steps being taken towards their permanent improvement until such time as the snow is melted and the ground thawed.» L'été, les équipes d'entretien réparaient les fossés, remplaçaient le gravier, nivelaient la chaussée et consolidaient les accotements et le



terrain mou. Le coffrage des ponts était caillouté ou renouvelé et le tablier remplacé au besoin⁷⁴.

Après 1903, la question de l'entretien acquit une toute nouvelle dimension en raison des innovations nombreuses que connurent alors les techniques minières. Jusque-là, les équipes d'entretien s'étaient occupées presque exclusivement des problèmes découlant du travail des forces de la nature. L'influence de dragues et de lances hydrauliques sur la configuration des terres rendit la tâche encore plus pénible aux équipes chargées de l'entretien du réseau routier. Les résidus produits par le travail de ces deux engins modifièrent les systèmes d'écoulement existant et ensevelirent les routes. Sur la route de Bonanza Creek, ce genre de problème était tout particulièrement épineux. En effet, les résidus emplissaient les canaux provoquant ainsi le gel du sol en hiver et son effondrement au printemps⁷⁵.

Au Yukon, entre 1900 et 1914, on construisit environ quatorze cents milles de route. Ces routes étaient destinées pour la plupart, à permettre l'accès aux divers groupes de concessions en cours d'exploitation et à relier les petites agglomérations aux centres d'approvisionnement les plus proches. Règle générale, elles servaient de complément au réseau de voies navigables. Il arriva, dans quelques cas isolés seulement, que l'on construisit des routes à des fins d'expansion, comme on dirait de nos jours⁷⁶. Du point de vue géographique, les routes se partageaient en deux catégories: les routes intrarégionales et les routes interrégionales. Les premières constituaient le réseau intérieur des régions minières établies par la Direction des mines du ministère de l'Intérieur (c'est-à-dire les régions de Dawson ou du Klondike, de Duncan ou de Mayo et la région de Whitehorse). Comme leur utilité était liée aux besoins particuliers de la région qu'elles sillonnaient, ces routes avaient une importance régionale plutôt que territoriale. Les routes interrégionales quant à elles, reliaient les régions minières les unes aux autres.

Des points de vue de la production du minerai et de la densité de la population, la région du Klondike était la plus importante à cette époque et c'est là, par conséquent, que l'on construisait le plus de routes et de chemins. Avant, toutefois, que cette région ne fût dotée d'un réseau de routes et de chemins appropriés, il avait fallu trouver une solution aux difficultés qu'engendrait l'emplacement de Dawson. Comme elle était isolée des centres d'exploitation minière par la Klondike au sud et le Yukon à l'ouest, il fallait, avant de pouvoir entreprendre un solide programme de construction de routes, améliorer les moyens de franchir ces deux cours d'eau. La construction du pont Ogilvie sur la Klondike, en 1900-1901, fut la première mesure mise en oeuvre pour régler le problème. La travée d'acier de ce pont long de 155

pièdes, remplaça le bac qui, guidé par câble, faisait jusqu'alors passer les véhicules de l'autre côté de la rivière. Une fois que ce pont fut terminé, la construction des routes progressa à grands pas. En 1914, un réseau routier desservant les cours d'eau principaux et leurs affluents sillonnait la région du Klondike. Les principales routes étaient les suivantes: la route du pont Ogilvie, la route Bonanza-rivière Indian, la route Hunker-Dominion, la route King Solomon Dome-Sulphur et la route du Klondike. Postillons de diligence et rouliers qui faisaient des affaires à l'extérieur de Dawson utilisaient ces routes pour approvisionner les magasins situés en bordure des cours d'eau, ainsi que pour apporter le courrier et les journaux aux habitants de la région⁷⁷. De 1906 à 1914, la concurrence s'installa entre la Klondike Mines Railway et les routes contiguës aux domaines de cette dernière, mais les difficultés économiques qui l'assaillirent et la disparition, après 1907, du service pendant la saison d'hiver, firent que le chemin de fer n'eut qu'une influence négligeable sur les transports routiers de la région dans son ensemble.

Dawson servait également de point de correspondance à la région minière de Sixtymile, située à l'ouest du Yukon. Bien qu'en raison de la ruée vers l'or l'importance de cette région eût diminué rapidement, on poursuivait les travaux de prospection et d'exploitation et ce, plus particulièrement, sur les ruisseaux Glacier et Miller. Afin d'améliorer la liaison entre Dawson et ces ruisseaux, on aménagea, en 1902, un câble reliant Dawson à la rive opposée du Yukon, grâce auquel un bac pourrait faire la navette entre ces deux points⁷⁸.

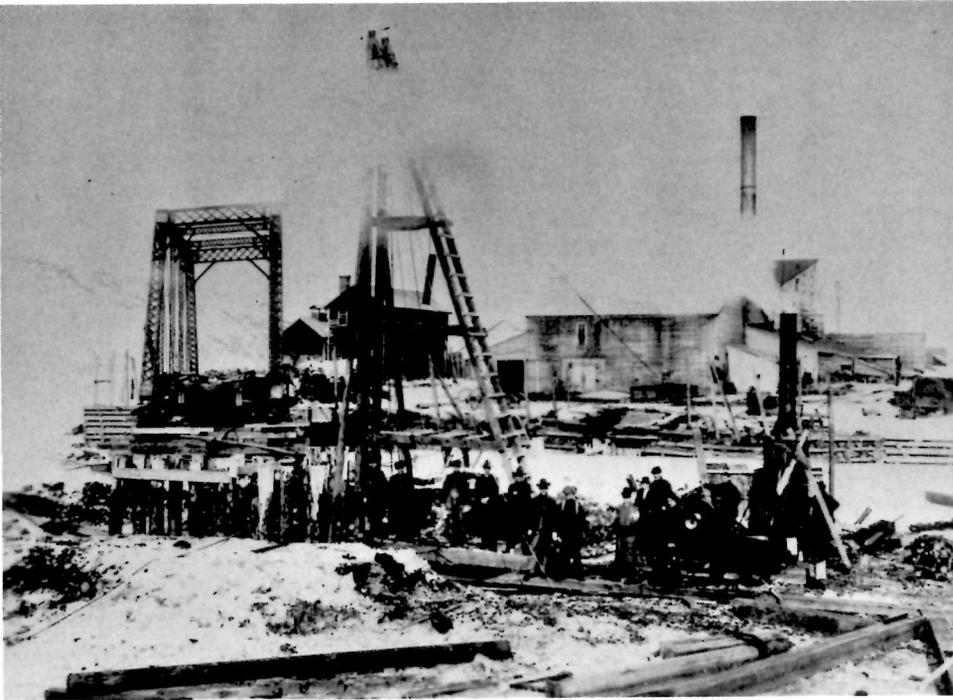
Ce bac guidé par câble constituait une solution ingénieuse à la difficulté que présentait la traversée des rivières du Yukon, quand, pour des raisons économiques, on ne pouvait se permettre de construire un pont. À la fin de la seconde guerre mondiale, les routes ne tardèrent pas à supplanter les voies navigables et devinrent les principales voies publiques. Jusqu'à ce moment-là, toutefois, la méthode la plus courante, dans le territoire, pour traverser les rivières fut le bac guidé par câbles. Cet appareil relativement simple consistait en un câble d'acier tendu entre deux piliers s'élevant sur chaque rive. Un chaland était fixé à ce câble au moyen d'une branche coulissante liée à deux taquets se trouvant à chacune des deux extrémités du chaland, sur le même côté. On pouvait ainsi en tirant ou en relâchant une des extrémités de la branche guider le chaland dans la direction voulue, le courant servant de force motrice⁷⁹.

Tout véhicule se dirigeant à l'ouest de Dawson traversait la rivière à bord de ce bac. Six chevaux et un wagon pouvaient y tenir. Lorsque la traversée était trop dangereuse, soit, en général, à

87 La construction du pont Ogilvie sur la rivière Klondike. (Archives publiques Canada.)

88 Traversier à câble entre Dawson et la rive ouest du Yukon. Une extrémité du câble est fixée à la tour. (Yukon Archives.)

87



88



l'ouverture ou à la clôture de la saison de navigation, les voyageurs franchissaient la rivière en canot⁸⁰.

Grâce à la création de ce service, un nombre croissant de voyageurs traversèrent la rivière. En 1902, une piste pour bêtes de somme menant de la partie ouest de Dawson jusqu'à Glacier et qu'on avait aménagée l'année précédente fut élevée au rang de route dite « carrossable ». L'accroissement de l'activité minière de la région au cours des deux années qui suivirent amena ensuite en 1904, la construction d'une bonne route. Cette nouvelle route eut, à son tour, un effet salutaire sur l'exploitation minière. L'hiver, une piste pour traîneaux reliait Glacier et Dawson⁸¹.

En 1898 on découvrit de l'or dans la région de Mayo, plus précisément dans le ruisseau Duncan. Cette découverte mit du temps à attirer les mineurs, mais, après 1900, l'exploitation minière ayant pris de plus en plus d'ampleur, quelques-uns de ceux qui n'avaient pu trouver au Klondike de concessions qui en valaient la peine, quelques-uns également de ceux qui y avaient épuisé les leurs, commencèrent à pénétrer dans la région de Mayo par petits groupes. En 1906, un riche gisement d'argent fut découvert au ruisseau Galena, à environ cinq milles à l'ouest de Duncan⁸². Comme ces découvertes attiraient un nombre de plus en plus considérable de mineurs, un besoin pressant de construire de nouvelles routes pour satisfaire aux besoins croissants de la région en matière de transport se fit sentir.

Entre 1903 et 1906, le gouvernement fit construire des routes entre la ville de Mayo et le ruisseau Duncan, le lac Mayo et Gordon Landing ainsi qu'une autre route longeant le ruisseau Highet. D'autres routes construites avant 1906 le furent par les habitants de la région eux-mêmes⁸³. Sur nul plan d'ensemble n'avait-on prévu la construction d'une route entre Dawson et Mayo. On construisait des tronçons de route en fonction des besoins que créait l'industrie minière. Bien que les décisions, dans ce domaine, fussent ainsi prises au petit bonheur, une route d'hiver reliant les deux centres fut terminée en 1904. C'est en 1902 que, pour la première fois, on construisit une route entre deux agglomérations. Il s'agissait d'un chemin d'hiver qui reliait McQuesten, localité située au confluent des rivières McQuesten et Stewart, et Gordon Landing. En 1904, un court embranchement vint relier Barlow et McQuesten. Cette année-là toujours, un chemin d'hiver menant à la Klondike fut aménagé le long de la rivière Flat, à l'est de la ligne de partage des eaux de Barlow. Deux pistes pour traîneaux se rattachaient au chemin d'hiver de la rivière Flat, l'une reliait le ruisseau Allgold au ruisseau Hunker tandis que l'autre menait du ruisseau Jansen au ruisseau Dominion. Un itinéraire différent fut achevé en 1906–1907 après qu'on eut construit, entre Mayo et le ruisseau Clear, une route de 58 milles allant rejoind-

re un tronçon de route long de 20 milles qui reliait le ruisseau Clear et Barlow et avait été construit en 1902. De 1907 à 1914, trois autres routes de transport firent leur apparition: la route rivière Klondike-rivière Flat, la route ruisseau Jansen-ruisseau Clear et enfin la route Minto-ruisseau Galena.

Un certain nombre de routes furent construites dans la région de Whitehorse entre 1901 et 1914. Tout comme dans les régions minières du Klondike et de Mayo, ces routes devaient satisfaire aux besoins de l'industrie minière, à la différence que la région de Whitehorse était la seule à produire suffisamment de vil métaux pour rivaliser avec la production des métaux précieux.

Les premières routes de cette région conduisaient aux mines de cuivre voisines de Whitehorse. En 1902, les terrains de Grafton et de Copper King furent, à leur tour, desservis par des routes qui, en raison de la hausse de la production et de la découverte de nouveaux gisements après 1902, furent prolongées jusqu'aux mines de War Eagle et d'Arctic Chief, en 1907.

Le mouvement des véhicules sur les routes desservant les mines d'où l'on extrayait de vil métaux était plus équilibré que sur les routes construites dans des zones riches en métaux précieux vers lesquelles se portait le gros des véhicules, parce qu'il englobait de lourds chargements de minerai qu'on expédiait à l'extérieur. Par conséquent, les transports influaient beaucoup plus directement sur l'économie des mines de vil métaux que sur les gisements métaux précieux. Aussi la relation entre le tarif de transport de marchandises et les profits était-elle plus accentuée. Il fallait également disposer de routes et de véhicules de premier ordre, capables de résister à un usage intensif. Les voies de transport d'alors, notamment l'embranchement de la White Pass and Yukon Route conduisant aux mines de cuivre ainsi que le réseau routier, ne purent satisfaire à ces exigences. C'est en partie à cause de cet échec qu'on dut réduire la production de cuivre et, par la suite, y mettre fin.

Bien que, dans la région de Whitehorse, le peu d'ampleur de l'activité minière ne put justifier l'engagement de dépenses aussi importantes que dans la région du Klondike pour la création de routes, plusieurs de celles-ci furent construites afin d'y faciliter la prospection et l'exploitation. En 1902, on aménagea une route entre Mason Landing, sur la Hootalinqua, et le ruisseau Livingston. Deux ans plus tard, on construisit une route charretière depuis le milliaire 31 de l'itinéraire terrestre jusqu'au lac Klouane. Au cours des deux années suivantes, on construisit d'autres routes dans les régions de Wheaton et de la rivière Watson, ainsi qu'un court chemin d'accès aux environs du bras Windy. D'autres routes vinrent se raccorder aux chemins de terre entre Whitehorse et Dawson, notamment, la route du ruisseau Thistle, en

1907, et le chemin menant du ruisseau Coffee à la rivière White, en 1913. Les villes de Whitehorse et de Carcross furent elles aussi reliées par une route, qui vint s'ajouter à la ligne de chemin de fer. En 1912, on construisit une route entre Carmacks et la mine de charbon de Tantalus.

Avant que ne fût déclenchée la ruée vers l'or, la formation annuelle des glaces sur le Yukon était une source possible d'ennuis, mais non un sujet de vive inquiétude. La population était peu nombreuse, stable et connue. Les gérants des divers comptoirs disséminés le long du fleuve étaient capables de prévoir les besoins des collectivités qu'ils servaient, de commander et même de recevoir les provisions d'hiver nécessaires avant la fin de la saison de navigation. Les hommes qui s'étaient lancés dans la prospection étaient d'authentiques pionniers sachant qu'il leur faudrait normalement se serrer la ceinture en hiver et se contenter peut-être de ne recevoir du courrier qu'une fois l'an, et acceptant ces inconvénients de la vie dans le Nord. Avant qu'on ne commençât à percer des galeries d'avancement en hiver, beaucoup s'embarquaient sur le dernier bateau en partance, rite annuel qui atténuait le problème des provisions d'hiver.

Avec la ruée de 1897–1898, les entreprises d'approvisionnement qui, jusque-là, avaient suffi à la tâche se révélèrent tout à fait inefficaces. A partir de ce moment, il fut impossible aux gérants résidents des comptoirs de prévoir, à l'approche de l'hiver, les besoins de la population. L'afflux incroyable d'étrangers à Dawson rendit toute prévision impossible. De plus, cette masse de prospecteurs improvisés s'attendaient à trouver dans le Nord les agréments dont ils jouissaient dans les régions du Sud et un grand nombre de vieux de la vieille, leur style de vie antérieure à jamais sapé par l'hystérie contagieuse entretenue par la ruée, découvrirent qu'ils voulaient eux aussi en profiter.

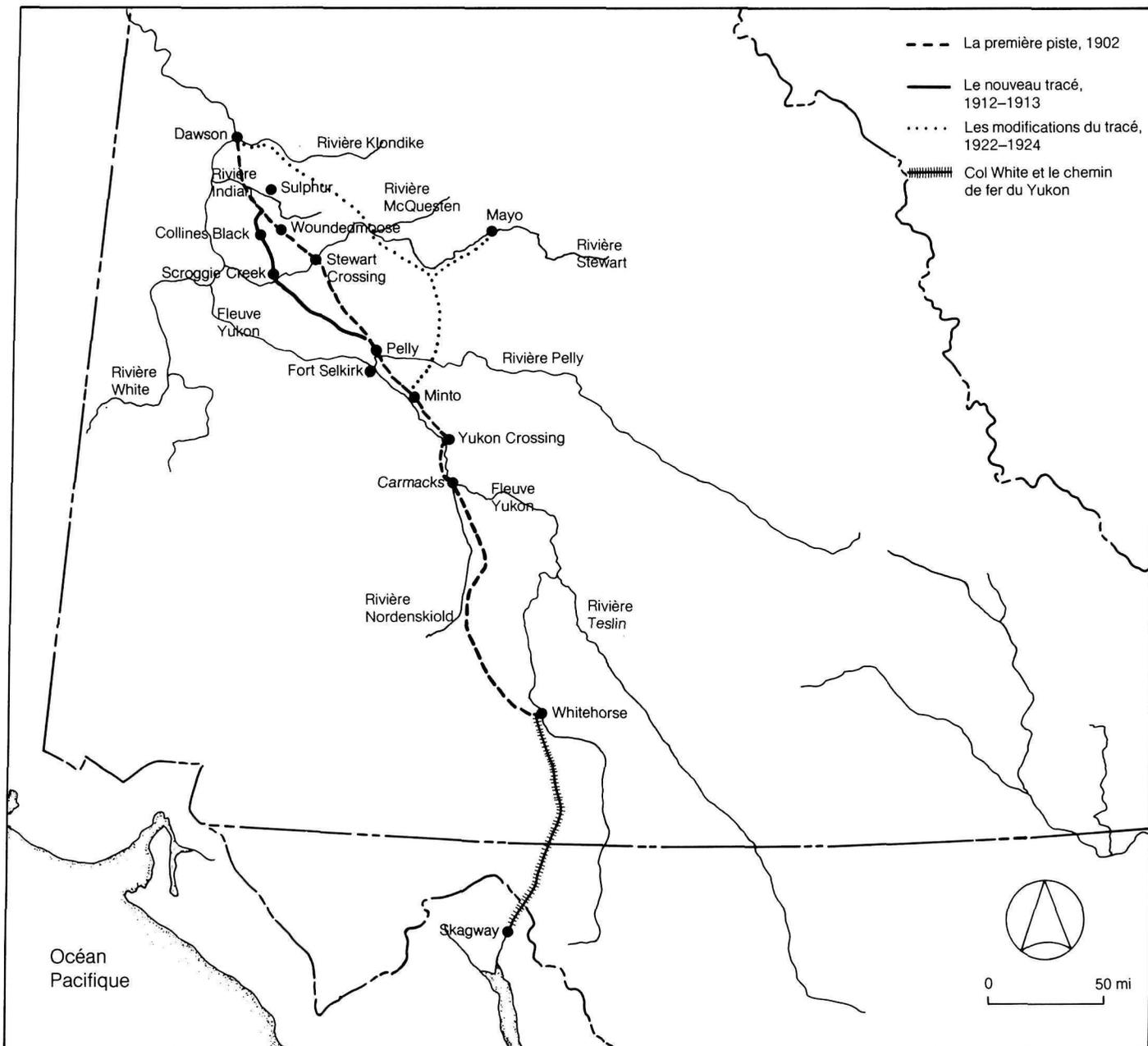
Dans cette nouvelle conjoncture, un chemin d'hiver menant à un centre d'approvisionnement extérieur devenait indispensable. Skagway était le centre le plus proche, mais, avant la construction du chemin de fer, on ne pouvait s'y rendre qu'en traversant la surface gelée du Yukon en traîneau tiré par des chiens. L'utilisation de traîneaux et d'attelages de chiens sur une ligne d'approvisionnement s'étendant sur quelque 500 milles constituait une entrave certaine, et, de plus, nul transport n'était possible sur le Yukon pendant deux mois de l'année, soit à l'automne, avant qu'il ne gèle et au printemps, à la fonte des glaces. Pendant ces deux mois, Dawson était entièrement coupé du monde extérieur⁸⁴.

En 1899, l'administration territoriale concéda à la Yukon Overland Express and Transportation Company le droit de construire et d'exploiter une route pour voitures et traîneaux reliant le lac Bennett à Dawson, ainsi que des embranchements et des relais.

L'administration tenait à cette route pour une raison capitale: elle se rendait compte de la nécessité d'améliorer sensiblement le service postal entre l'intérieur et l'extérieur du territoire. La Yukon Overland Express and Transportation Company abandonna le projet avant même d'avoir entrepris quoi que ce soit. Les contrats de messagerie pour l'hiver 1899 furent adjugés à un nommé Richardson qui, à son tour, en confia l'exécution à la Canadian Development Company. Au cours de l'hiver 1899–1900, cette société utilisa des attelages de chiens pour assurer le transport du courrier et des colis exprès légers entre Whitehorse et Dawson, et substitua peu à peu des chevaux aux chiens l'année suivante. En 1901, la White Pass and Yukon Route acheta la Canadian Development Company afin d'obtenir les contrats de messagerie pour ses vapeurs à roue arrière. La poste, facteur d'une importance infime pour les transports septentrionaux, était extrêmement rémunératrice et lucrative. La White Pass and Yukon Route avait appelé son service postal par traîneau «*The Royal Mail Service*», raison sociale qui tenait beaucoup plus des réalités économiques qu'on eût pu le croire à prime abord et qui nous donne une idée de l'importance de la poste⁸⁵. En faisant l'acquisition de la Canadian Development Company et en exploitant, pendant l'hiver, un service de transport entre Whitehorse et Dawson, la White Pass and Yukon Route n'en était pas à sa première expérience dans ce domaine. En effet, elle avait su mettre à profit l'exploitation de la Red Line Transportation Company entre les lacs Lindeman et Bennett, pendant la construction du chemin de fer, au cours de l'hiver 1899–1900.

Pendant l'été 1902, l'administration territoriale passa un contrat avec la White Pass and Yukon Route pour la construction d'une route d'hiver entre Whitehorse et Dawson. Les travaux commencèrent aussitôt et prirent fin en novembre. Pour établir le droit de passage, la société essarta une étendue de 12 pieds sur toute la longueur du parcours, nivela la surface et construisit des pontceaux ainsi que des murs de soutènement faits de terre et renforcés de bois. Etant donné la configuration du terrain et l'outillage rudimentaire dont on disposait à l'époque, l'aménagement du passage n'avait rien d'une sinécure. W.D. MacBride faisait, à ce sujet, l'observation suivante: «This trail was hewn through the wilderness with axes and crosscut saws, and graded with plows, wheel scrapers and horses by a small crew of men.»⁸⁶

L'«*Overland Trail*», nom dont on finit par baptiser la route d'hiver reliant Whitehorse et Dawson, ne suivait le fleuve Yukon qu'au printemps, lorsque, en raison de la fonte des neiges, elle devenait pour ainsi dire impraticable. A Whitehorse, cette route tournait à l'ouest, traversait la Takhini, longeait la rivière Little en passant par Braeburn et traversait à Cormacks la ligne de partage des



eaux jusqu'à Nordenskiöld. A Mackays, rebaptisé par la suite Yukon Crossing, la route longeait la berge est du Yukon jusqu'à Pelly, d'où elle enjambait la rivière du même nom. Sur la rive nord de la Pelly, elle allait, en direction nord-ouest, jusqu'à Stewart Crossing et passait la rivière Stewart jusqu'à Woundedmoose. De là, la route bifurquait en direction de la rivière Indian, pour se rendre ensuite jusqu'à Dawson en passant par les ruisseaux Eldorado et Bonanza⁸⁷.

Pour la première fois, le 2 novembre, une diligence put se rendre directement de Whitehorse à Dawson en empruntant l'*Overland Trail*. Cette route avait coûté \$129 000 et s'étendait sur 330 milles. Les voyageurs qui l'utilisaient de préférence à la voie fluviale s'épargnaient donc quelque 70 milles⁸⁸. Au cours des ans, on dut modifier le tracé de la route pour faire face aux besoins nouveaux du territoire en matière de transport et relier de nouvelles régions minières à Whitehorse⁸⁹.

L'achèvement de l'*Overland Trail* marqua la fin d'une époque et le début d'une nouvelle ère. Par la suite, les attelages de chiens faisant la navette entre Whitehorse et Dawson furent remplacés par des chevaux, amélioration sensible du service de transport entre ces deux centres. Enfin, pour une durée de près de huit mois, Dawson ne fut plus coupé du reste du monde. Ce service d'hiver par diligence devint, selon l'expression de Laura Berton le trait d'union entre Dawson et la civilisation pendant l'hiver, ainsi qu'un important mode de transport des voyageurs, des provisions et du courrier. L'administration, qui, pour sa part, avait consacré \$129 000 à l'entreprise, souhaitait que cette route «open a large area of land for cultivation . . . equal in quantity and quality to any other good farming land»⁹⁰. Bien qu'en effet, l'*Overland Trail* donnât lieu à quelques modestes tentatives dans le domaine de l'agriculture, les aspirations de l'administration à ce sujet ne se concrétisèrent jamais. Néanmoins, le fait même d'avoir caressé un tel espoir met en relief cette façon assez simpliste d'envisager la croissance; cette façon de voir, selon laquelle les transports seraient la panacée par excellence pour le territoire, prédomine encore aujourd'hui. De 1902 à 1914, après la clôture de la saison de navigation, les diligences et les traîneaux de la White Pass and Yukon Route faisaient la navette entre Whitehorse et Dawson trois fois par semaine. En mars, époque où la circulation s'intensifiait de beaucoup on assurait, la plupart du temps, un service quotidien. Comme la clôture de la saison de navigation ne coïncidait pas avec la venue de l'hiver, la société se servait de diligences jusqu'à ce que la neige fût assez épaisse pour les traîneaux, et au printemps, lorsque les glaces recouvrant le fleuve se mettaient à fondre. Au début, la compagnie avait fait venir des diligences Concord, mais on cessa de les utiliser parce qu'elles s'avéraient

mal adaptées aux sentiers et aux conditions climatiques. C'est à partir de ce moment que la compagnie construisit ses propres diligences dans l'atelier de Whitehorse. Construites d'après le modèle du coche Concord, ces diligences s'en différenciaient en ce qu'elles étaient munies de rangées de courroies en cuir à la place des ressorts à lames de métal. Le métal avait tendance à se briser lorsque le véhicule empruntait constamment des pistes accidentées et il devenait cassant pendant les périodes de froid intense. Par contre, les courroies de cuir s'avéraient exceptionnellement résistantes et plus faciles à réparer ou à remplacer, même si elles rendaient le trajet moins confortable. Les diligences pouvaient recevoir douze passagers et transporter jusqu'à une tonne de bagages, de courrier et de colis dans le coffre⁹¹.

Dès que la neige était assez épaisse, on remplaçait les diligences par des traîneaux. Ceux-ci étaient tirés par quatre à six chevaux et pouvaient transporter jusqu'à 14 passagers ainsi que le courrier, les bagages et les colis. Leur fonctionnement était plus rentable que celui des diligences à roues, étant donné que les routes enneigées offraient une chaussée plus carrossable que les routes sans neige. Le tarif était donc moins élevé pendant l'hiver que pendant les périodes qui précèdent ou qui suivent immédiatement la saison de navigation⁹².

Les gens qui voyageaient par le *Royal Mail Service* pendant l'hiver portaient des manteaux en fourrure de raton laveur (communément appelé chat sauvage) et des mocassins ou des bottines de feutre pour se garantir contre le froid. La compagnie, elle, fournissait des chauffe-pieds ou des briques chauffées et des peaux de bison⁹³. Malgré toutes ces précautions, il s'en trouvait encore beaucoup qui se laissaient aller à boire sans retenue pour se garder au chaud. Laura Berton raconte que:

*It was not a comfortable trip. The seats had hardly any backs and we had not been out long before I became unpleasantly conscious of my neck. It just wouldn't hold up my wobbling head. With no support from the seat I tried tying a scarf over my turban, binding it tightly around my head. It was no use.*⁹⁴

On pouvait, en une journée, passer trois ou quatre relais à un intervalle de 20 milles l'un de l'autre et ce, selon les conditions météorologiques et l'état de la piste. Les passagers pouvaient manger et se reposer à chaque relais pendant qu'on attelait des chevaux frais pour la prochaine étape de 20 milles. Chaque relais comptait généralement plusieurs éléments: une auberge, des étables, des entrepôts, des cabanes et des tas de bois⁹⁵. Voici comment Mme Berton décrivait une auberge typique de l'*Overland Trail*:

90 Un traineau postal de la société White Pass and Yukon Route Royal Mail sur la route terrestre. (Yukon Archives.)



91 Une auberge au ruisseau Hunter. (Yukon Archives.)



*In one general room stood the familiar giant heater around which was built an iron rack on which we hung our wet gauntlets, scarves and coats. Beside this was a long table absolutely jammed with hot food – roast moose, caribou, mountain sheep, native-blueberry pie and huge dishes of baked beans. As I was travelling alone I was allotted a tiny cubicle with a bed to myself. The single men slept in bunks, which in the smaller posts were all in the main room.*⁹⁶

Les auberges formaient un élément important du transport en hiver, et ce non seulement sur l'*Overland Trail*, mais également sur toutes les autres routes du territoire⁹⁷. Elles étaient particulièrement essentielles au réseau routier interrégional, car les voyages sur de longues distances et dans des conditions climatiques très rigoureuses nécessitaient de fréquents arrêts. Toutefois, même si tous les voyageurs considéraient les auberges comme un paradis à cause de la nourriture, du repos et de la chaleur qu'elles offraient, elles étaient tout de même des nids à incendie. Afin de contrer la menace constante d'incendie, le conseil du territoire adopta en 1907, un règlement exigeant que les auberges de plus d'un étage aient des sorties de secours. Mais lorsqu'on se conformait à ce règlement, on le faisait à la mode de la région: on laissait tout simplement pendre une corde d'une fenêtre ouverte⁹⁸.

L'*Overland Trail* n'était pas qu'un seul tronçon de route ininterrompu, mais elle en était composée en réalité de cinq, traversés par quatre cours d'eau la Takhini, le Yukon, la Pelly et la Stewart. Avant le gel des rivières, les diligences s'arrêtaient sur la rive et l'on transportait les passagers, le courrier et les bagages en canot de l'autre côté où les attendait une autre diligence. Pendant l'hiver, la traversée des rivières ne causait aucun problème étant donné que les traîneaux pouvaient traverser la rivière gelée qui formait un pont de glace⁹⁹. Les ponts de glace, tout comme les bacs à câble que l'on utilisait pendant la saison de navigation, étaient le chaînon reliant les routes tronçonnées par les cours d'eau au Yukon.

Le *Royal Mail Service* utilisait l'hiver environ 200 chevaux sur l'*Overland Trail*. La White Pass and Yukon Route entretenait des installations à Whitehorse, destinées aux soins des chevaux et avait retenu les services d'un vétérinaire. Les chevaux ne travaillant pas l'été, on les mettait au pâturage où ils broutaient les herbes de la région. En hiver, on les nourrissait d'avoine, de pâtée de son et de foin de fléole des prés qu'on faisait venir de la côte ouest. Les chevaux avaient un long pelage pour se protéger du froid, mais l'automne, avant de les remettre au travail, on rasait les parties supérieures de leur corps afin d'empêcher que leur sueur, en s'évaporant, ne les refroidisse trop. On leur mettait

aussi des protecteurs sur la poitrine et un genre de sac sur les narines pour les empêcher de se « brûler » les poumons en respirant de l'air froid, ce qui pouvait leur être mortel. En été, ils n'avaient besoin que de très peu de soins: il suffisait de les enduire d'un mélange de goudron et d'huile pour en éloigner les insectes¹⁰⁰.

Selon le rédacteur en chef du *Yukon Sun*, H.J. Woodside, il n'y avait, en septembre 1901, que trois automobiles dans la région de Dawson¹⁰¹. Cependant, l'automobile continua d'être une nouveauté dix ans encore, à cause de l'état primitif du réseau routier territorial. De plus, l'existence d'un moyen de transport beaucoup plus rentable, le vapeur à roue arrière, retarda l'adoption, à grande échelle, de l'automobile et du camion comme moyens de transport jusqu'aux années 1940. À compter de 1912 néanmoins, on exerçait de plus en plus de pressions pour que la transition se fasse.

C'est en 1912 qu'une auto emprunta l'*Overland Trail* pour la première fois. À la suite de cet exploit, on adressa au gouvernement fédéral une requête de crédit visant l'amélioration de la route entre Whitehorse et Dawson de façon que les véhicules à moteur puissent y circuler. Deux ans plus tard, l'emploi des automobiles et des camions était devenu assez répandu pour nécessiter la réglementation de la vitesse sur l'*Overland Trail* et dans les rues de Dawson. Au cours de l'année financière 1914–1915, on fit des dépenses pour améliorer l'*Overland Trail*. En même temps, on apportait des améliorations importantes aux traverses du fleuve Yukon et des rivières Pelly et Stewart en y installant des bacs tirés par des câbles. La White Pass and Yukon Route élabore une technique visant à éliminer l'utilisation des canots pendant les périodes de gel et de dégel, en plaçant, en amont de chaque traverse, des estacades qui provoquaient l'embâcle. Une fois la rivière prise en amont de la traverse on retirait les bacs et la circulation se faisait sur la glace formée par l'estacade. Les améliorations facilitèrent grandement la circulation entre Whitehorse et Dawson¹⁰². On continua néanmoins de voyager presque exclusivement en traîneaux tirés par les chevaux.

On a pu constater que des deniers publics étaient affectés aux dépenses de voirie. C'est ainsi qu'il y avait un plan officieux de partage des frais entre le gouvernement territorial et le gouvernement fédéral en vertu duquel ce dernier fournissait environ de 55 à 60 pour cent des sommes nécessaires à la construction. Au début du siècle, l'activité politique remplaça le jeu et la boisson comme principale distraction des citoyens du territoire: l'entretien et la construction de routes prirent donc une allure politique et une forme importante de patronage¹⁰³.



93 Le premier voyage en automobile sur la piste terrestre, de Dawson à Whitehorse, décembre 1912. (*Archives publiques Canada.*)

94 L'automobile ne remplaça pas le cheval pour le transport des marchandises sur la piste terrestre; mais dès 1912, les habitants du Yukon entrevirent les possibilités qu'offrait le moteur à explosion. (*Yukon Archives.*)

93



94



Les routes eurent un effet important sur l'économie du territoire et ce, particulièrement au Klondike. Dès 1900, le commissaire fut en mesure d'affirmer que la construction de la route était rentable en quelque sorte, grâce à la réduction des frais de transport¹⁰⁴. Cette réduction eut pour effet de stimuler fortement l'économie du territoire, surtout après l'effondrement du boom de la ruée vers l'or. La construction de routes réduisait les frais d'extraction des minerais à un point tel que les terrains à faible teneur auxquels on ne trouvait aucune valeur au début, étaient exploités avec profit. De plus, le réseau routier joua un rôle important dans la mécanisation du secteur minier, tout comme le firent d'autres moyens contemporains de transport en créant les conditions nécessaires à la circulation routière et en réduisant ainsi suffisamment les frais de transport pour que l'importation à grande échelle de dragues devienne rentable. Le réseau routier qui se dessina à cette époque, donna également davantage de mobilité à la main-d'oeuvre minière en permettant aux prospecteurs d'aller exercer leurs activités dans de nouveaux endroits à mesure que les filons étaient épuisés et que la machinerie remplaçait l'esprit d'entreprise des particuliers¹⁰⁵.

Les routes favorisèrent la croissance de plusieurs agglomérations situées au bord des ruisseaux aurifères dans le district du Klondike. Il en résulta une baisse de la circulation entre Dawson et les ruisseaux à mesure que les routes permettaient aux mineurs d'acheter leurs approvisionnements dans leur agglomération plutôt que d'avoir à se rendre à Dawson¹⁰⁶. La baisse de popularité de Dawson comme centre commercial du district s'intensifia à partir de 1902 lorsqu'elle reçut sa charte municipale. Le statut de municipalité amena une hausse des impôts fonciers, car il s'accompagnait de la responsabilité pour Dawson d'assurer les services municipaux. Aussi plusieurs marchands et entrepreneurs qui subissaient déjà les effets des contraintes économiques profitèrent-ils de l'amélioration de la communication routière entre Dawson et les ruisseaux pour s'installer hors de la ville. Même là les marchands ne furent pas protégés des effets de l'amélioration constante du réseau routier, car dès 1906, les magasins situés près des ruisseaux durent faire concurrence aux marchands ambulants qui profitaient de l'amélioration des routes pour vendre des biens livrés à domicile à des prix légèrement plus élevés que ceux des marchandises de Dawson¹⁰⁷.

Même si c'est l'industrie minière qui profitait le plus de l'amélioration des routes, d'autres secteurs de l'économie connaissaient les effets stimulants d'une communication routière améliorée. C'est ainsi qu'en 1902, le commissaire signalait que lorsqu'on entreprenait ou on proposait la construction d'une route, les demandes de terres agricoles au bout de ces routes, commençaient im-

médiatement à affluer à son bureau¹⁰⁸. L'accroissement du transport routier augmenta le besoin de chevaux et, en conséquence, de foin, principale production agricole du territoire. Les routes favorisaient aussi l'industrie forestière en lui facilitant l'accès à d'autres peuplements de bois sur pied à mesure que les anciens s'épuisaient.

L'importance des routes ne se limitait toutefois pas à leurs effets particuliers et globaux, sur l'économie du territoire. La construction de routes marqua une ère nouvelle au niveau de la question des transports, l'ère de la communication avec l'extérieur. À partir de 1900, on dépensa beaucoup d'énergie à créer un réseau interne de transports dont les routes étaient le plus important élément. C'est alors que l'on constata pour la première fois une certaine tension entre le besoin d'améliorer les voies de communication avec l'extérieur et le besoin d'améliorer le service des transports à l'intérieur même du territoire. Les besoins locaux étaient transposés en demandes de transports locaux, demandes qui ne cadraient pas toujours avec la conception que se faisaient les grandes compagnies minières et commerciales ou les bureaux-crates d'Ottawa sur la question des transports au Yukon. D'ailleurs, la population locale définissait généralement ses besoins en termes de routes. Cette tension devait s'accroître au fil des ans. Du reste, l'histoire des transports au Yukon, tout comme une grande partie de l'histoire politique de ce territoire, n'était pas sans laisser paraître le thème sous-jacent du conflit entre les colonies et l'empire.

VII

L'introduction d'une grande quantité de capitaux dans l'industrie minière dominée par quelques grandes compagnies, pendant les dix premières années du XX^e siècle, révolutionna la structure économique du secteur qui avait régné jusqu'à ce jour. Au même moment, l'industrie des transports ayant joué un rôle important dans cette transformation économique, manifesta la même propension à se consolider. Lorsque la multitude de compagnies de transport qui avait surgi pendant le grand exode, abandonna la partie après l'effondrement de l'économie de la ruée vers l'or, une compagnie, la White Pass and Yukon Route, devint prépondérante, si prépondérante en fait, qu'à l'exception du transport local terrestre et du transport fluvial sur des cours d'eau tributaires ayant peu d'importance économique, la White Pass and Yukon Route était pratiquement devenue synonyme des transports du Yukon dès 1914.

L'entre-deux-guerres

I George Black a déjà dit qu'une ruée vers l'or ressemblait à une guerre. «You feel it in your blood. It is exciting – intoxicating. It reveals, as in a flash, the monotony of ordered days and ordered ways.»¹ En 1914, la possibilité d'une autre ruée vers l'or au Yukon n'était rien de plus qu'un rêve irréalisable. La grande partie du Klondike était placée sous le signe de la consolidation et ce qui restait n'avait rien pour susciter l'enthousiasme du plus optimiste des prospecteurs. Les jours enivrants de 1897 à 1900 étaient disparus à jamais, remplacés par le monotone quotidien du travail pour le compte de l'une des grandes compagnies minières.

Si la possibilité d'une autre ruée vers l'or était surtout le produit d'une imagination nourrie par l'interminable hiver du Yukon, la guerre elle, ne l'était pas. Lorsque les hostilités éclatèrent en Europe, en août 1914, un vent d'excitation souffla sur le Yukon. La description que faisait Black de l'esprit de la ruée s'appliquait là aussi et même si la guerre était sûrement moins souhaitable qu'une ruée vers l'or, elle déclenchait néanmoins une certaine animation et changeait quelque peu la monotonie de jours tranquilles et de la vie rangée qui était devenue le lot de ce territoire.

Mais l'excitation coûta très cher. Pendant que le reste du pays partageait, bien qu'inégalement, les bénéfices de la mobilisation des ressources due à la guerre², le Yukon lui n'en voyait pas la couleur, à l'exception cependant de l'industrie du cuivre de Whitehorse. L'effet de la guerre sur l'extraction de l'or – pierre angulaire de l'économie territoriale – fut particulièrement grave. De 1908 à 1914, l'industrie avait montré des signes évidents de reprise après avoir connu sept années de baisse constante dans la production annuelle³. Cependant, sous l'influence de l'état de guerre, elle se trouva prise comme dans un étau entre l'augmentation des coûts de production et le contrôle du prix de l'or. Le commissaire territorial de l'or écrivit en 1918 que depuis 1914, chaque année avait vu une formidable augmentation du prix de tous les approvisionnements et particulièrement de la machinerie de dragage et des pièces de réparation, sans qu'il y ait augmentation de la valeur de l'or extrait⁴. La réduction de la marge de profit fut aggravée par la mobilisation d'un grand nombre de mineurs expérimentés et de cadres, ce qui eut pour effet d'amoindrir l'efficacité du fonctionnement de l'industrie⁵. Etant donné l'éloignement de la région et les pressions inflationnistes relâchées par la guerre, il était impossible de remplacer la main-d'oeuvre disparue par des gens de l'extérieur.

De plus, la guerre causa une hausse spectaculaire du coût de la vie à l'intérieur même du territoire. Etant donné leur marge de profit minimale, les sociétés minières se virent forcées de refuser aux travailleurs un salaire correspondant à cette hausse. En 1917, la Yukon Gold Company, la seule entreprise minière du Klondike à extraire assez d'or pour être qualifiée de véritable producteur, refusa d'accorder la hausse de salaire modérée de 10 pour cent demandée par ses employés pour faire face aux augmentations de 60 à 100 pour cent du prix des aliments. L'intransigeance de la société fut suivie par un acte de dernier recours dans une industrie totalement dépendante d'une exploitation saisonnière: la grève⁶.

Les décisions des directeurs de l'exploitation de l'or étaient aussi graves que la guerre et avaient davantage de conséquences néfastes à long terme. Ainsi, entre 1908 et 1935, on ne put entreprendre l'extraction du minerai que dans moins de la moitié des champs aurifères connus du Klondike. Cette incapacité à exploiter au maximum les ressources de la région ne peut être attribuée à une politique bel et bien voulue de se constituer des réserves et de suivre un programme d'extraction systématique qui, en soi, aurait été solide du point de vue économique. Elle s'explique plutôt par la tentative de la part d'un seul particulier d'obtenir l'hégémonie sur tous les champs aurifères, tentative qui se caractérisait par une indifférence presque totale pour le bien-être du Yukon.

Fait ironique, le responsable de cette tentative, A.N.C. Treadgold, était celui-là même qui avait été l'architecte de la consolidation. C'est en effet Treadgold qui, grâce à sa connaissance approfondie du gravier gelé et des moyens les plus efficaces de le travailler, était le grand responsable de l'avènement de l'exploitation utilisatrice de gros capitaux. Mais Treadgold était obsédé par un rêve encore plus grand que celui de surveiller la révolution qu'il avait amorcée dans les techniques d'exploitation; il rêvait de diriger lui-même l'exploitation minière de tout le Klondike.

Treadgold poursuivit son but en utilisant tout simplement les fonds des sociétés avec lesquelles il était associé pour acheter d'autres concessions minières. S'il avait financé ces achats à même les profits réalisés grâce à ses entreprises minières, il aurait bien pu atteindre son but tout en conservant en même temps un niveau satisfaisant de production, mais il utilisa plutôt les placements qui auraient dû servir à l'extraction. Le biographe de Treadgold, Francis Cunynghame, a écrit que la Granville Mining Company sous l'administration de Treadgold, était une société minière qui ne pouvait produire d'or et qui n'avait aucun moyen de le faire⁷. On peut affirmer qu'il en était de même pour toutes les sociétés avec lesquelles s'est associé Treadgold par la suite.

Le commissaire territorial de l'or vers le milieu des années 20, Percy Reid, exprima son exaspération à l'égard de Treadgold en le qualifiant de rien de plus qu'un spéculateur: «Mr. Treadgold is not an operator but is merely a promoter.»⁸ Même si l'appréciation de Reid était désavantageuse pour Treadgold, le commissaire de l'or a tout de même mis le doigt sur la faiblesse fatale de Treadgold à savoir, priver l'industrie minière du capital liquide nécessaire à la capacité de production. L'ambition de Treadgold de contrôler le Klondike laissa l'extraction de l'or dans un état général d'animation suspendue entre 1918 et 1932 et causa finalement sa déchéance personnelle⁹.

L'effet de la guerre et de l'ambition de Treadgold se reflète dans les chiffres annuels pour la production de l'or publiés par le Bureau canadien de la statistique. Il y eut entre 1915 et 1930, une baisse prolongée de production d'un sommet de \$5 125 324 en 1914, à \$734 202 en 1930. Entre 1924 et 1932, le total de la production annuelle ne dépassa pas un million de dollars, atteignant son plus bas niveau à \$529 220 en 1926. En 1923, la production d'argent et de plomb du district de Mayo a dépassé la production d'or du Klondike par environ un demi-million de dollars et, de 1926 à 1932, le district de Mayo a remplacé le Klondike à titre de principale région productrice de minerai au Yukon¹⁰. La baisse de la production d'or se refléta d'une façon plus concrète dans l'évolution de l'agglomération de Dawson. La plage de vase qui avait accueilli environ 30 000 personnes, au confluent des rivières Klondike et Yukon, n'en comptait plus que 975 au recensement de 1921¹¹. Même si le recul de la production et le déficit de la population n'étaient pas des phénomènes nouveaux, les habitants de Dawson y réagirent tout autrement, à partir de 1918, qu'ils ne l'avaient fait avant la guerre. Il y avait avant la guerre, une forte tendance à considérer le Dawson d'après la ruée vers l'or, comme une agglomération établie et progressive qui était sortie peu à peu de sa situation de camp rudimentaire d'exploitation, synonyme de ruée. Toutefois, la guerre, le marasme économique créé par l'ambition de Treadgold de contrôler l'industrie minière du Klondike et le naufrage du vapeur *Princess Sophia* en octobre 1918, eurent tôt fait de détruire cet optimisme béat¹². Lorsque Mme Laura Berton retourna à Dawson en 1920, elle ne retrouva plus la petite enclave confiante qu'elle avait laissée quatre ans plus tôt, mais bien une ville délabrée, sapée de son énergie et de son âme. On y distingue sans peine les signes de son destin de ville fantôme. L'agglomération comptait assez de bâtiments pour loger dix fois sa population. Quant à la population, elle était déjà ravagée par la guerre, par une économie faiblissante et par le désastre du *Sophia*, et elle avançait en âge. Une seule génération séparait le Dawson de 1897 à 1900 de celui de 1920. Dans l'in-

tervalle, presque personne n'était venu s'y établir. Selon Mme Berton, le seul hôpital de Dawson était plein non pas de patients, mais de vieillards. C'est ainsi que les obsèques devenaient des événements sociaux. Alors que 25 ans plus tôt l'activité de Dawson tournait autour des tables de jeu et des salles de danse, pendant les années 20 elle tournait autour des obsèques¹³.

En 1920, le *Dawson Daily News*, le seul journal local à avoir survécu à la première décennie du siècle, avait cessé sa publication quotidienne. Le journal avait signalé, quatre ans plus tôt, la fin d'une époque d'histoire sociale par une manchette exceptionnelle qui proclamait le dernier jour du cabaret au Yukon. En 1918, la Side Streams Navigation Company de Dawson fermait ses portes, et le gouvernement américain retirait de Dawson son représentant consulaire. À la fin de la guerre, le total des tonnes de marchandises arrivant à Dawson avait baissé à moins de 10 000 et aux dires de l'agent général de la British Yukon Navigation Company, G.B. Edwards, les privilèges portuaires perdaient rapidement de la valeur. Déjà en 1920, tout ce qui restait du centre de divertissements, qu'avait été Dawson à son âge d'or était un seul théâtre, mais il aurait été difficile de trouver une ressemblance entre les spectacles et les artistes que l'on y présentait en 1899 et ceux de 1920¹⁴.

Le meilleur terme pour décrire le Dawson des années 20, c'est «rétrécissement». On pouvait le voir partout: dans les statistiques démographiques, dans l'économie et dans l'esprit de ceux qui restaient. Même la ville rapetissait. Les services communautaires coûtaient trop cher pour une aussi vaste région, aussi les gens se concentraient-ils constamment vers le centre-ville. Cependant, Dawson avait toujours su éviter le destin de ville fantôme qu'on lui avait si souvent prédit après 1900. C'était là un fait qui ne se démentait pas et en laissait plusieurs perplexes. Les années 20 furent difficiles pour Dawson, mais il survécut et lorsque la Yukon Consolidated Gold Corporation commença à produire à plein rendement après 1933, Dawson était une fois de plus prêt à jouer le rôle de principale ville du Yukon¹⁵.

La baisse de l'économie du Klondike d'après-guerre, fut largement compensée par les événements qui se produisirent dans la région de Mayo à la fin des années 1910 et au début des années 20. La découverte par Louis Bouvette d'un riche affleurement d'argent et de plomb dans les collines Keno en 1919¹⁶, fut le point culminant de 13 années passées dans la région à la recherche d'un vaste gisement¹⁷ et attira deux grandes sociétés, la Keno Hill, une filiale de la Yukon Gold Company, et la Treadwell Yukon Company de San Francisco, qui avaient les capitaux voulus pour une organisation efficace de l'industrie. Le départ de la Keno Hill en 1924, ouvrit la voie à la Treadwell Yukon pour établir

son contrôle sur toute la région. C'est ainsi que dès 1926, la région de Mayo dépassa celle du Klondike comme principal producteur, et l'argent et le plomb remplacèrent l'or comme principale production du Yukon¹⁸.

Le changement radical du centre économique du territoire eut beaucoup d'effet sur le système de transport. Juste au moment où il devenait de plus en plus évident que l'économie du territoire ne pouvait soutenir plus longtemps le système de transport existant, la région de Mayo dut faire face à un nouveau défi¹⁹, fondamentalement différent de celui qu'avait connu le Klondike. Il fallait résoudre le problème du transport de façon que celui-ci puisse répondre aux besoins particuliers de l'exploitation des gisements, différente de l'exploitation des placers. Les moyens de transport s'étaient tout simplement montrés insuffisants pour répondre à un problème de ce genre dans le passé²⁰, mais les gisements de la région de Mayo jouissaient de deux avantages évidents sur ceux des autres régions où l'on avait tenté auparavant l'exploitation des filons: une forte teneur en minerai et de nombreux gisements. Le transport pouvait donc jouer efficacement son rôle, c'est-à-dire, aider une industrie minière viable à expédier les produits de la mine aux acheteurs de l'extérieur et à amener la main-d'oeuvre et les matériaux nécessaires à l'industrie sur les lieux de l'exploitation. C'était là une importante modification apportée à la tâche que devait, auparavant, remplir le transport dans le secteur de l'exploitation des filons. C'est ainsi que dans le cas du cuivre de Whitehorse par exemple, on avait confié au transport la tâche impossible de soutenir une industrie, qui dès le départ, était chancelante à cause de la faible qualité de son produit.

II

C'est le réseau routier qui fut l'aspect des transports le plus touché par les changements économiques des années 20. Le transport terrestre (autre que le transport ferroviaire), nous l'avons bien vu, avait pris de plus en plus d'importance dans les années précédant immédiatement la guerre, à la fois comme complément nécessaire au service saisonnier par eau et comme outil essentiel aux transports, entre les agglomérations situées hors des routes fluviales existantes, des approvisionnements ou des installations et de la main-d'oeuvre de service. C'était particulièrement vrai pour le district de Mayo où les propriétés minières étaient dispersées à plus de 40 milles à la ronde du débarcadère le plus près, soit Mayo, et de la voie navigable la plus accessible, la Stewart. Etant donné la ressource sur laquelle se basait l'économie de Mayo, il était essentiel que les transports fussent rentables et efficaces. Le directeur des routes du territoire, J.S. McNeill, expliquait d'ailleurs que le succès de l'exploitation des

gisements: «Depends in great measure on low freight rates, the grade of ore which can be profitably mined depending largely on this item. Supplies and equipment are needed in large quantities, and the product mined for shipment is of a nature that involves considerable tonnage.»²¹

Malheureusement, il se passait à Ottawa certains événements qui feraient obstacle à la réalisation d'un réseau routier efficace. Pressé par l'opposition qui alléguait que la subvention fédérale au Yukon était exagérée, le gouvernement commença un examen rigoureux de ses affectations de crédits annuels au Yukon. Dans un échange de vues inscrit au journal des débats en 1917, un député de l'opposition déclara que le Canada dépensait un peu moins d'un million de dollars pour quelque 9000 habitants du Yukon. Il ajoutait aussi:

*This is a huge figure. In going through the various items last year, I did not find the slightest regard was paid to the changed conditions [declining production and population] . . . It simply amounted to this, that it cost about \$100 per head to keep those 9,000 people in the Yukon. When the proposition is put that way it does not look very economical.*²²

Que ce soit au niveau psychologique ou économique, l'adoption de mesures de restriction des dépenses fédérales après la guerre ne pouvait se produire en un temps plus inopportun. L'économie du territoire était dans une conjoncture critique. L'industrie de l'argent et du plomb était à peine mise sur pied et elle avait besoin d'un investissement considérable pour se développer. La déconcentration géographique des ressources fondamentales, la bête noire de toute région éloignée qui dépend de l'industrie primaire, rendit difficile, voire même impossible, la mise en vigueur d'une politique conçue pour fonctionner selon le principe des économies d'échelle et créa des conditions telles qu'on ne put éviter un coûteux dédoublement des services.

Paradoxalement, la réduction des dépenses publiques coïncida avec une relance économique du territoire. Pour la première fois depuis 20 ans, le Yukon pouvait pressentir un avenir plus brillant. Le budget des dépenses ministérielles pour l'année financière 1921 prouvait cependant que le gouvernement ne partageait pas cette confiance dans l'avenir du territoire. Les dépenses étaient réduites de 35 pour cent par rapport à l'année précédente, ce qui fut reçu au Yukon comme la preuve que le gouvernement était très ignorant de la situation réelle ou totalement indifférent. Par rapport aux crédits accordés de 1914, le budget de 1921 constituait une baisse de 64 pour cent des dépenses gouvernementales²³.

95



96



Le territoire réagit amèrement à la position prise par le gouvernement fédéral. Dans une dépêche de nuit expédiée à la hâte au premier ministre de l'époque, Arthur Meighen, la Yukon Development League lui rappelait «respectueusement» que le :

Yukon gave more men and money per capita to the Dominion for war purposes than any other section of Canada without receiving [a] cent [of] war business. Our only industry [gold mining] was severely handicapped during [the] war . . . but we carried on and produced gold for the Dominion . . . and why the government should now try to put Yukon almost entirely off the map of Canada, the loyal and patriotic subjects here cannot understand.

La ligue ajoutait que seuls quelques aspects de la vie du territoire pourraient échapper aux effets négatifs des politiques fiscales du gouvernement. Ainsi les écoles, les hôpitaux et les bibliothèques se verraient forcés de fermer leurs portes faute de soutien, tandis que l'aide aux indigents disparaîtrait. C'est pourtant le réseau routier qui, aux dires des autorités du territoire, était le plus gravement atteint, car la restriction des dépenses fédérales s'effectuait en grande partie aux dépens de la construction de routes²⁴.

Malgré l'indignation du territoire et la preuve de plus en plus claire de l'importance de la découverte de Mayo, le gouvernement fédéral refusa de modifier sa position. Pareille prise de position n'est pas surprenante si l'on considère la politique économique peu confiante du gouvernement fédéral au cours des années 20. Pendant que le ministre de l'Intérieur avouait l'existence d'une demande continue de construction de routes afin de permettre aux personnes de l'exploitation minière de transporter les produits des mines, on ne prévoyait pas augmenter les crédits²⁵.

Les recettes des magasins provenant de la régie des alcools offraient une possibilité de financement pour la construction des routes²⁶. Une autre solution provenait des compagnies minières de Mayo, particulièrement de la Treadwell Yukon. Cette dernière solution revêtait une importance toute particulière, car elle donnait à la Treadwell Yukon une voix prépondérante dans le choix de l'emplacement et du genre de route qui l'intéressaient. Ainsi prit fin une époque où le gouvernement avait assumé la responsabilité exclusive de la construction et de l'entretien des routes au Yukon²⁷.

Au cours des années 20, la politique de l'administration territoriale consistait à entretenir les routes principales dans le meilleur état que permettaient les disponibilités et, si possible, à participer à l'aménagement de pistes à partir de ces routes principales vers les districts qui laissaient entrevoir une possibilité raisonnable de développement. Pour déterminer le tracé d'une route dans le district de Mayo, le directeur des travaux publics, J.S. McNeill, devait

analyser à leur juste valeur les propositions de la société devant assurer les transports sur cette route. Même si ce genre de consultation était généralement fructueux, il ne remportait pas toujours le succès escompté. Ainsi, McNeill a admis ouvertement que la plupart des routiers avaient une idée préconçue du meilleur tracé et, dans un cas précis, on construisit une route qui ne satisfait pas les transporteurs de minerai et qu'il fallut modifier. Au Klondike, où régnait toute une conjoncture économique difficile, les besoins en routes demeurèrent relativement stables au cours des années 20. La politique du gouvernement visait surtout à entretenir les routes existantes plutôt qu'à en construire de nouvelles. Au début de chaque saison d'exploitation minière, le ministère territorial des travaux publics demandait aux sociétés minières de lui fournir une liste des ruisseaux qu'on prévoyait utiliser pour la prochaine année afin de ne pas entretenir des routes inutilisées²⁸.

Deux aspects de la construction de routes qui n'étaient pas vraiment entrés en ligne de compte dans la construction de routes au Klondike, le pergélisol et le délai entre le début et la fin des travaux, causèrent de graves empêchements à la circulation routière du district de Mayo. Même si l'on avait aménagé les routes par tronçon et même s'il avait fallu plusieurs années pour les rendre acceptables au niveau des normes dans les régions tributaires de Dawson, l'utilisation accrue des routes du district de Mayo, autant en termes de fréquence que de volume des marchandises, nécessitait dans le domaine de la construction routière, des délais plus courts et des normes de qualité d'un niveau plus élevé. En 1922, la Chambre de commerce de Mayo télégraphia au ministre de l'Intérieur le priant de hâter l'adoption de crédits suffisants pour terminer, au cours de la saison, le tronçon de route reliant Mayo et Keno, le centre de l'industrie du plomb argentifère. La réponse du gouvernement fut que des crédits seraient établis pour les routes du district de Mayo. La pénurie de fonds était un obstacle majeur à la construction de routes. Le surintendant des travaux publics expliquait qu'il était impossible de construire une bonne route avec les affectations d'une année, mais que le travail fait constituait autant de pas vers un idéal²⁹.

Dans les premières années les contracteurs avaient circonvenu le problème du pergélisol en évitant de déranger le sol gelé en permanence et en s'assurant qu'une couche suffisante d'isolant protégeait le sol, l'empêchant de ramollir. Cette solution s'avéra acceptable tant que les routes étaient temporaires et que le trafic n'était pas trop lourd. Tel n'était pas le cas dans le district de Mayo, par conséquent de nouvelles solutions durent être développées. On permettait au sol de dégeler puis la strate dégelée était enlevée. En moyenne on mettait trois ans pour parvenir à la

profondeur et largeur désirées pour bâtir l'assise de la route. Puis on procédait de même pour construire une base solide pour la route. Des changements temporaires de la nature des sols durant la période de dégel rendaient l'égouttage un problème constant qui demandait de creuser de nombreux fossés³⁰.

L'introduction de véhicules à moteur au début des années vingt augmenta l'urgence pour des meilleures routes. Durant les années qui suivirent 1912 un imposant réseau routier avait été construit par le gouvernement du territoire pour relier les camps des placers de l'ancien district de Duncan à la tête de la navigation à Mayo³¹. Ces routes avaient été conçues pour des charrettes qui les emprunteraient par temps sec et transporterait des charges moyennes³². Répondant aux besoins des exploitants de placers, ces routes ne répondaient pas à ceux de l'industrie du plomb argentifère. En 1915, le coût du fret routier d'une tonne de minerai depuis la mine jusqu'à Mayo était de \$20, comparé à \$22 entre Mayo et San Francisco. De plus, le transport par terre se limitait exclusivement à l'hiver, la neige fournissant une meilleure surface de roulement³³. Malgré le coût élevé du transport on réalisait des profits et cela pour deux raisons – un minerai très riche et son triage à la main. Par exemple, certains échantillons de minerai pris à Galena Creek en 1915, furent évalués entre \$153.00 et \$266.72 la tonne et même si des gisements aussi riches se trouvaient assez rarement, beaucoup d'autres se montraient prometteurs³⁴. Le tri à la main du minerai, simple variation de la technique de triage utilisée par les chercheurs d'or pendant la ruée, consistait à séparer à la main le minerai à haute teneur du minerai à faible teneur pour expédition à la fonderie. Néanmoins l'établissement de l'industrie sur une base ferme exigeait plus que la présence d'un riche minerai et l'utilisation de la méthode lente et coûteuse du triage à la main. Il fallait une solution au problème insoluble du transport entre les villes de Keno et Mayo Landing.

On se tourna d'abord vers le chemin de fer, personne ne s'en étonnera. En janvier 1921, on mit sur pied une société pour construire un chemin de fer depuis le confluent des rivières Mayo et Stewart jusqu'à la rivière McQuesten, par la rivière Mayo, le ruisseau Duncan et la vallée Crystal. Ce plan contraignit des intérêts représentant la défunte compagnie Klondike Mines Railway à faire une contre proposition pour le prolongement de leur ligne de Dawson au camp de la mine d'argent ou bien pour la construction d'un chemin de fer de Mayo Landing jusqu'aux mines. La première société obtint une charte fédérale en mars 1921, mais n'entreprit jamais les travaux de construction. Et malgré sa prétention au contraire, la compagnie Klondike Mines Railway ne manifesta aucun autre intérêt au projet³⁵.

L'échec du chemin de fer et l'absence d'aide gouvernementale suffisante à la construction de routes forcèrent les exploitants du district de Mayo à résoudre eux-mêmes le problème du transport. En 1922, la compagnie Treadwell Yukon mettait en service un tracteur Holt de dix tonnes. L'expérience se révéla un franc succès: cette même saison, le tracteur transporta 4500 tonnes de minerai de la mine à Mayo Landing. L'avènement des véhicules à chenilles réduisit le coût du transport de 75 pour cent, et selon une personne de cette époque, révolutionna le transport en hiver dans ce pays. Dès lors, la société effectua le transport exclusivement par tracteurs³⁶.

La révolution du transport par terre, présagée par l'utilisation des véhicules à chenilles, constituait un progrès gigantesque si on pense que, la même année, un autre mineur du nom de Robert Fisher, transporta trois tonnes de minerai en traîneau à chiens de sa concession à Keno, soit une distance de 17 milles. En 1923, la société Treadwell Yukon ajouta à sa flotte un autre véhicule chenillé; les camions se répandaient et le surintendant des routes prédisait qu'une fois les pentes trop raides enlevées, la route Mayo-Keno pourrait accepter des charges de 70 à 75 tonnes régulièrement³⁷.

Pendant la saison de 1923, le gouvernement du territoire concentra ses efforts sur la route de camionnage de 37 milles entre Mayo Landing et Keno. Il se procura de l'équipement de construction moderne qui donna des résultats encourageants. Treadwell Yukon et Keno Hill, les deux sociétés qui avaient le plus à tirer de la route, participèrent à sa construction. De qualité inégale, la route n'en contribua pas moins considérablement à réduire le coût du transport. Le fret expédié de Mayo à Keno passa de 15 cents la livre en 1920 à 5 cents la livre en 1923, sans compter le fret transporté par véhicules à chenilles qui était encore moins cher. La route entraîna également une intensification substantielle de la circulation estivale. En 1927, les remorques à chenilles Atyey éclipsèrent les véhicules roulants l'été, augmentant ainsi la capacité de charge et réduisant les dommages à la route. En 1928, le coût du fret Mayo-Keno s'était stabilisé entre un cent et un cent et demi la livre, selon la quantité³⁸.

Si l'adoption des tracteurs à chenilles a révolutionné le transport en hiver, l'installation de l'usine de concentration par la Treadwell Yukon en 1924 marqua pour ainsi dire l'inauguration de l'âge d'or³⁹. Le procédé de concentration effectua essentiellement le même travail que le triage à la main, mais avec beaucoup plus d'efficacité. Il consistait à concasser le minerai, puis à le soumettre à un affinage et à une flottation pour augmenter la teneur en métal du concentré et, partant, la valeur au poids. Pour donner une idée des économies substantielles ainsi réalisées, précisons

97 A Mayo, Main Street, des tracteurs en route vers le camp de Wernecke. (Yukon Archives.)

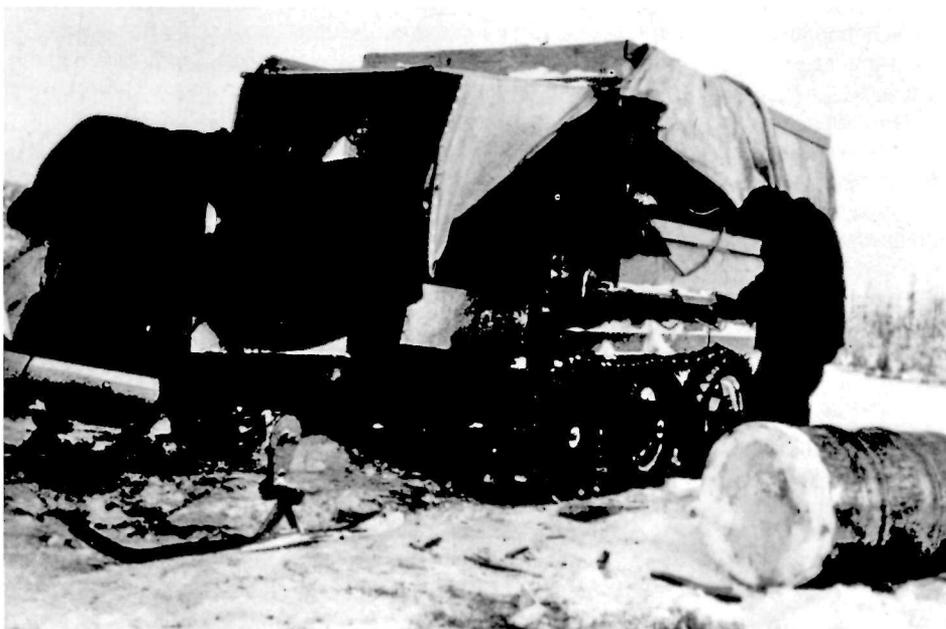
98 Il fallait faire preuve d'ingéniosité pour faire face à l'hiver au Yukon. Ce véhicule ressemble probablement très peu à ce qu'il était lorsqu'il quitta la chaîne de montage. On a remplacé les roues avant par des skis, les pneus ont été munis d'une chenille, et le pneu arrière

semble avoir été cranté pour faciliter l'entraînement de la chenille. (Yukon Archives.)

97



98



que l'usine augmenta le taux de concentration de 10:1 à 15:1⁴⁰. Autrement dit, la valeur du minerai expédié décupla tandis que le coût du transport resta stable; ou encore, le coût du transport accusa une baisse de 90 pour cent. La concentration régla un autre problème de transport du moins pour les petits exploitants qui, vendant leur minerai à la Treadwell Yukon aux fins de traitement, se faisaient payer immédiatement au lieu de devoir attendre leur paiement de la fonderie. Dans une industrie où l'extraction, le traitement, le transport, la fonte et le paiement s'étendaient sur plus d'une saison et où le cours du plomb argentifère était susceptible de fluctuer beaucoup d'une année à l'autre, la concentration marquait un grand avantage⁴¹.

Avec l'installation du concentrateur, on s'était attaqué au problème du transport d'une façon diamétralement opposée aux tentatives antérieures. On prouva que les solutions du problème ne se trouvaient pas seulement dans les réponses classiques: perfectionnement des modes de transport déjà établis, création de nouveaux modes de transport et amélioration des routes secondaires. L'usine annonçait la tendance, qui se précisa plus tard, à envisager le transport en termes de viabilité économique du territoire et à encourager la pensée que toute forme d'amélioration du mouvement des gens, des approvisionnements et des installations de service, qu'il s'agisse d'un nouveau port d'arrivée, de la télégraphie avec ou sans fil ou même du choix d'une nouvelle capitale, apportait une réponse valable au problème du transport⁴².

En 1930, la Treadwell Yukon se montra mécontente de l'entente selon laquelle elle avait partagé les coûts de construction et d'entretien d'un tronçon de la route Mayo avec le gouvernement. Ce changement d'attitude découlait du refus du gouvernement, d'aider au déneigement d'une des routes de la société après une tempête particulièrement violente, sans parler de la rumeur voulant que désormais les routes empruntées par les tracteurs à chenilles ne seraient plus entretenues. La décision du gouvernement était d'autant plus surprenante que ce même hiver, les tracteurs chenillés de la Treadwell avaient transporté sans frais le courrier de Mayo à Keno au moment où la neige avait empêché le transporteur régulier de mettre ses camions sur la route. De plus, de son propre chef et à ses propres frais, la compagnie avait amélioré certains tronçons de la route de camionnage de Mayo-Keno. Ce qui plus est, les routes de la compagnie aidaient les exploitants voisins et augmentaient la valeur des propriétés adjacentes. Selon le premier directeur de la compagnie, Livingston Wernecke, la construction de toutes les routes, y compris celles de la Treadwell Yukon, relevait sans conteste du gouvernement, fédéral ou territorial; il ajouta qu'en s'y soustrayant, le gouvernement se

débarrassait d'une de ses fonctions, fonction d'une extrême importance pour un pays neuf⁴³.

Le gouvernement admit, en réponse à l'accusation de Wernecke, qu'il lui serait très difficile d'affirmer le contraire, mais avança néanmoins que par la remise des redevances minières, non perçues depuis 1929, le gouvernement avait fait toute autre chose en son possible pour appuyer l'industrie minière dans le district de Mayo⁴⁴. La discussion s'arrêta là, bien que la Treadwell Yukon n'en fût pas satisfaite. Cette controverse n'en demeure pas moins importante. Elle démontre que le débat sur le rôle du gouvernement dans l'expansion du Nord ne remonte pas aux années 50 comme on le croit généralement et elle prouve clairement que les routes ne constituent pas un nouveau palliatif au problème de l'exploitation des ressources dans le Nord.

En 1920, l'*Overland Trail*, selon Mme Berton, se trouvait dans un lamentable état. Alors, moins de voyageurs se rendaient aux camps miniers écrit-elle, car les beaux jours étaient passés: *Many of the roadhouses which in the old days had been spotted every twenty-two miles along the winter road were closed. Passengers now had to provide their own lunches and these were eaten in the open after being thawed out by a bon-fire on the side of the trail. In the old days we had made the journey in less than a week. Now the stage only made a post a day and, if the trail was bad, the trip often took longer than a fortnight.*⁴⁵

En 1921, la compagnie White Pass and Yukon Route céda le contrat du courrier d'hiver qu'elle détenait depuis 20 ans, et mit fin aux services qu'elle assurait sur l'*Overland Trail*. La compagnie avait inauguré le transport d'hiver avant tout pour assurer le contrat du courrier à ses vapeurs à roue arrière. L'échec en 1918 de la Side Streams Navigation Company éliminait le dernier obstacle au monopole des voies navigables du Yukon et, du même coup, toute concurrence au contrat de la poste. Le contrat d'hiver fut pris par Coates and Kastner en 1921–1922, plus tard cédé à Greenfield and Pickering et enfin à Richards and Phelps vers la fin des années 20⁴⁶.

Avant l'installation de l'industrie du plomb argentifère, la ville de Dawson avait été le principal centre d'approvisionnement et de distribution pour le camp de Mayo. En 1913–1914, on aménagea une route de 40 milles pour charrettes entre l'embouchure du ruisseau Hunker et le ruisseau Flat, d'où on construisit une bonne route d'hiver jusqu'à Mayo Landing⁴⁷. Entretemps, on changea le tracé de l'*Overland Trail* pour la faire passer par Black Hills et Scroggie où les placers avaient donné naissance à des collectivités⁴⁸. Cependant, la production de plomb argentifère à grande échelle révéla certaines lacunes du réseau de transport routier. Le tracé de l'*Overland Trail* se vit de nouveau modifié

99 On tasse la neige à l'aide d'une niveleuse. (Archives publiques Canada.)

100 Un convoi de marchandises tiré par un traîneau à moteur. (Yukon Archives.)

99



100



pour permettre une communication directe entre Whitehorse et Mayo. Le tronçon Whitehorse-Mayo demeura intact, mais à Minto la route prenait la direction nord-est jusqu'à Willow Creek où elle traversait la rivière Pelly, soit quelque 30 milles en amont de l'ancien passage. De Willow Creek, l'*Overland Trail* fut prolongée jusqu'au ruisseau Crooked qui devint le terminus de la route principale. Là se trouvait l'embranchement pour Mayo à l'est et Dawson à l'ouest⁴⁹.

Le nouveau tracé de l'*Overland Trail* reflète bien la perte d'importance de Dawson à titre de métropole d'un arrière-pays, mais son déclin ne se limita pas à cela. Au cours des années 20, Dawson avait constamment perdu du terrain comme principale région économique du territoire au profit du district de Mayo qui finit par l'éclipser en 1926. L'intensité de la circulation sur la piste qui, en 1928, était beaucoup plus grande en direction de Mayo que du Klondike reflète ce déclin⁵⁰.

Les modifications de tracé s'accompagnèrent de progrès techniques dans les moyens de transport. En 1923–1924, les camions remplacèrent les diligences au printemps et à l'automne, tandis qu'en hiver, les traîneaux tirés par des chevaux cédèrent la place aux tracteurs à chenilles. Au début, ces améliorations ne touchèrent que la partie Whitehorse-Yukon Crossing; au delà de ce dernier point, on s'en tenait encore aux anciens moyens de transport. Selon Mme Black, les conducteurs de tracteurs à chenilles se relayaient toutes les deux heures car les affreuses embardées des chenillés sur la piste rudimentaire devenaient insoutenables après un certain temps. A l'occasion, la Treadwell Yukon aidait la société de transport régulier en expédiant les approvisionnements sur ses propres tracteurs de Whitehorse à Mayo⁵¹.

Malgré toutes ces améliorations, un obstacle gênait encore la circulation sur la piste. Il s'agissait du transbordement à Yukon Crossing qui, selon J.S. McNeill, constituait le plus grand inconvénient de la piste. Tandis que le fleuve était généralement pris à la fin de novembre, le tronçon de Yukon Crossing restait ouvert pendant un autre mois encore, après quoi, on devait effectuer une vérification régulière de la glace. La capacité du transbordeur à câble, installé en 1916 pour faciliter l'acheminement du fret, des passagers et du courrier entre Whitehorse et Dawson en période de gel et de dégel, était limitée; il fallut remettre en service les canots transbordeurs pour assumer l'augmentation de la circulation attribuable à l'essor de Mayo.

Le transport routier interdistrict conserva tout simplement le rôle saisonnier qu'il avait jusqu'alors joué; complément du transport maritime, il n'était pas entretenu pendant la saison de navigation. On abandonna la piste à la fin des années 30 après l'inauguration d'un service régulier du courrier aérien. Sans le contrat du

courrier, aucun service de fret sur la piste ne pouvait être rentable; on abandonna donc littéralement l'*Overland Trail* comme voie commerciale⁵².

La dépression eut sur l'économie du territoire un double effet qui ne fut pas entièrement négatif, loin de là. L'effondrement des prix des métaux non précieux et de l'argent donna un rude coup à l'industrie du plomb argentifère, coup qui se traduisit, du moins au début, par une diminution importante dans les réserves de minerai plutôt que par une chute rapide de la production. Dans son rapport annuel de 1930, le ministère des Mines souligne que «an ore that was profitable a year ago can no longer be considered as ore; the minimum content of silver necessary for profitable operations has nearly doubled». Avant la dépression, la Treadwell Yukon avait estimé sa réserve de minerai aussi importante qu'en n'importe quelle période d'exploitation de la mine. Un an plus tard, la société annonçait que la quantité de minerai dans ses concessions ne durerait que deux ans et demi⁵³.

Les petites entreprises souffrirent particulièrement des vicissitudes de la dépression. A court de capitaux qui leur auraient permis par concentration d'augmenter la valeur de leur minerai, plusieurs d'entre elles durent abandonner leur mine. Il ne leur restait plus qu'à travailler pour le compte de plus gros exploitants. Quelques-unes avaient la chance de posséder des gisements assez riches pour être exploités par triage à la main, mais le ministère des Mines prédit que leur production serait très faible⁵⁴.

En 1932, après avoir épuisé ses concessions à Keno Hill, la Treadwell Yukon ferma son usine de concentration et abandonna le camp de Wernecke. Elle reprit l'exploitation à Galena Hill à une cadence de beaucoup réduite cependant. Sans concentrateur, la société a dû se résoudre au triage à la main, ce qui explique en grande partie la baisse des profits accusée de 1933 à 1936. Pendant cette période toutefois, elle fit beaucoup de prospection qui aboutit à la surprenante découverte en 1936 d'un important gisement à Galena Hill. Il suffit de se rappeler que cette mine avait été déclarée «épuisée» après la saison de 1934, pour découvrir tous les caprices de l'industrie minière. En 1935, la société déménagea son usine de concentration de Keno Hill à Elsa et reprit sa production normale en 1936⁵⁵.

En revanche, la dépression donna un considérable essor aux mines d'or. La chute des prix dans d'autres secteurs de l'économie eut l'effet d'augmenter le pouvoir d'achat de l'or dont le prix demeura constant jusqu'en 1934 lorsque le gouvernement des Etats-Unis le réévalua à \$35 l'once⁵⁶. La Yukon Consolidated Gold se réorganisa complètement et s'établit finalement sur une base solide par suite d'actions en litige qui entraînèrent le retrait de la A.N.C. Treadgold⁵⁷. Après une interruption d'une vingtaine

d'années, la grande production battait de nouveau son plein et, en 1933, redonnait au Klondike la première place dans l'économie du Yukon⁵⁸.

Malgré la relance du Klondike et le transfert de la Treadwell Yukon à Galena Hill, peu de routes dignes de mention se construisirent dans les années 30. Une route fut aménagée entre Keno Hill et le groupe des concessions de Silver King à Galena Hill, tandis que vers la fin des années 30, des travaux s'exécutèrent sur une route reliant Dawson à la frontière de l'Alaska, près de Eagle en Alaska. Le département des routes du territoire s'occupa surtout de l'entretien et de l'amélioration des routes, ce qui constituait en soi un travail considérable⁵⁹.

Cela ne fit pas taire pour autant les Yukonais tenaces pour qui les routes constituaient une véritable panacée. George Black déclara: «What my constituents are more interested in are roads, for in so vast a country transport is a vital problem.» A la fin des années 30, le gouvernement fédéral débloqua certains crédits pour la construction de routes dans le cadre d'un programme national des travaux publics, sans cependant satisfaire la voracité des Yukonais qui voyaient toujours au bout de chaque route la proverbiale mine d'or⁶⁰.

III

Avant l'exploitation des gisements, la région tributaire de la haute Stewart n'avait été rien de plus qu'un avant-poste de Dawson. Les réseaux de transport, maritime et terrestre partaient de Dawson et toute la région de Mayo s'approvisionnait par l'entremise des sociétés de commerce et de transport établies dans la capitale territoriale d'alors. Pendant la première décennie du siècle, deux vapeurs à roue arrière, *La France* et le *Prospector*, propriété de la compagnie Stewart River, avaient assuré la navette entre Dawson et Mayo Landing, transportant passagers, fret et courrier. Bien que la société accusât toujours des pertes à la fin de chaque saison, elle maintint son service jusqu'en 1909 lorsque le commerce de la Stewart passa aux mains de la Side Streams Navigation Company. La Side Streams Navigation Company offrait un service hebdomadaire entre Dawson et Mayo, soit une distance de 238 milles, pendant la saison de navigation qui s'étendait en général du 20 mai au 1^{er} octobre. Elle acheminait le fret à Mayo Landing au tarif de deux cents la livre. Cette compagnie survécut jusqu'en 1917 lorsqu'à son tour, elle succomba aux pressions des lignes d'approvisionnement prolongées, au marché restreint et aux profits insuffisants⁶¹.

En 1918, la British Yukon Navigation Company prolongeait son service jusqu'à Mayo. Bien que la Taylor and Drury de Whitehorse exploitait le *Thistle* et, plus tard, le *Yukon Rose* pour appro-

visionner ses comptoirs très dispersés, la British Yukon Navigation Company avait le monopole absolu des voies navigables du Yukon puisque la Taylor and Drury n'offrait pas de service public. De plus, sauf pour Carmacks et Mayo où la Taylor and Drury avait des comptoirs, le *Thistle* et son successeur le *Yukon Rose* naviguaient sur les rivières Hootalinqua, Pelly et White sur lesquelles la compagnie n'avait aucun intérêt. A cet égard, la société Taylor and Drury joua un rôle important qui constituait un retour à l'époque antérieure à la ruée vers l'or quand une seule société assumait souvent et le commerce et le transport, assurant ainsi un service de transport aux régions éloignées⁶².

L'expansion de la compagnie White Pass and Yukon Route jusque dans la région de la rivière Stewart ne réduisit pas immédiatement la dépendance de cette dernière envers Dawson. Même après l'établissement en 1921 de l'industrie du plomb argentifère, Dawson demeura un important centre de convergence du trafic maritime à destination du district de Mayo⁶³. Jusqu'en 1923, où le gros du trafic se déplaça vers l'amont, on expédiait par bateau le minerai en poches des mines de Mayo jusqu'en Alaska où il était transbordé et expédié à une fonderie aux Etats-Unis.

C'est l'American Yukon Navigation Company, filiale américaine de la White Pass and Yukon Route, qui expédiait la plus grande partie de ce fret⁶⁴. Bien que cette compagnie effectuât quelques voyages à Mayo, sa sphère d'action se confinait surtout à l'aval de la rivière. En règle générale, elle prenait le minerai à Stewart Landing ou à Dawson où l'autre filiale de la société la British Yukon Navigation Company, l'avait débarqué. Un porte-parole officiel de la société expliqua: «Improvisation was the important thing. What could be done with the boats available, water conditions, etc. were factors that had to be taken into consideration.»⁶⁵

Le Bureau fédéral de la statistique, dans son rapport annuel de 1921 sur la production minière affirme que «complete development [of the Mayo deposits] would of course be obtained by linking up the mining area with the White Horse Pass [sic] and Yukon Route at Whitehorse»⁶⁶. Un changement s'imposait et cela le Bureau n'était pas le seul à le reconnaître. La société de transport connaissait les déficiences de la voie de navigation qu'elle empruntait alors. Dawson possédait de si mauvais débarcadères qu'il était souvent impossible d'y accoster les navires chargés en période de basses eaux. La vase provenant du dragage de la rivière Klondike encombrait le port. Un remous sur la limite droite du fleuve empirait la situation car il favorisait l'accumulation de la vase que, sans lui, le courant aurait dispersée. L'allongement des quais était hors de question à cause des risques de dommages que constituait la débâcle printanière. Puisqu'on n'envisageait

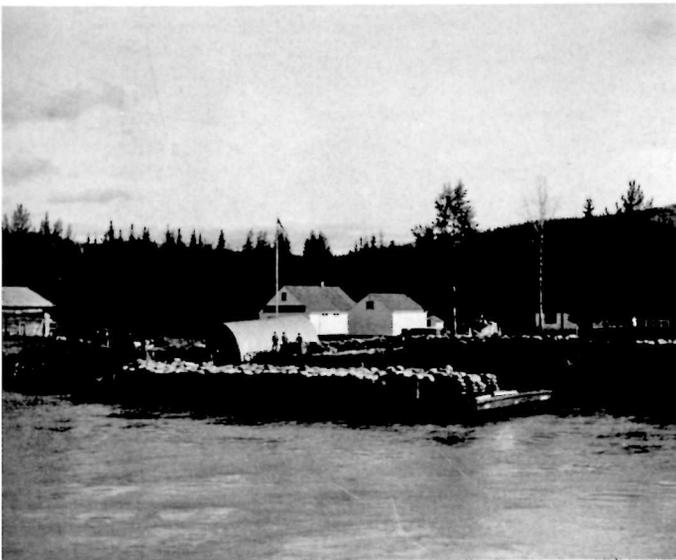
101 Des milliers de sacs de minerai concentré, rangés sur le quai en attendant de quitter Mayo par bateau
(Photo: J. Dunn.)

102 Le chaland *Ibex*, chargé de concentré, est ancré à Stewart Landing et sera tiré à Whitehorse. (Source inconnue.)

101



102



aucune solution permanente et qu'on n'avait jamais sérieusement songé à draguer le port, la compagnie British Yukon Navigation se vit forcée de prendre des mesures temporaires et permanentes. Le ou vers le 15 août de chaque année, soit aux basses eaux, la société retirait du service certains de ses vapeurs à roue arrière et les utilisait à débarasser le réservoir du port de ses sédiments avec leurs roues à palettes, chose qu'il fallait répéter toutes les deux ou trois semaines jusqu'à la fin de la saison de navigation. Cela ne donnait pas des résultats entièrement satisfaisants car les roues à palettes creusaient dans le lit de la rivière des trous profonds où la vase viendrait se déposer⁶⁷.

Malgré ces désavantages, on expédia presque tout le minerai via Dawson jusqu'en 1923. Bien que la route Mayo-Whitehorse par bateau ait été considérablement plus courte, la compagnie White Pass and Yukon Route pensait «it would be impossible to send this ore up to Whitehorse from the mouth of the Stewart River as the Yukon River above Dawson to Whitehorse was a much swifter stream than below Dawson». La construction d'une barge conçue spécialement pour courants forts permit cependant à la compagnie d'établir en 1923 un service régulier entre Mayo et Whitehorse, avec correspondance ferroviaire pour Skagway⁶⁸. Entretemps, l'American Yukon Navigation Company avait diminué ses activités sur l'amont du cours d'eau. Avec l'achèvement en 1922 du chemin de fer de l'Alaska entre Seward et Fairbanks par le gouvernement des Etats-Unis, l'American Yukon Navigation Company suspendit son service entre Dawson et Saint Michael en échange de la promesse du gouvernement américain de ne pas envoyer ses navires dans le territoire du Yukon depuis Nenana⁶⁹.

La modification des réseaux de transport qu'entraîna le transfert du trafic de Mayo vers l'amont eut de sérieuses répercussions sur Dawson. Ce changement, associé à la concurrence créée par le chemin de fer de l'Alaska entraîna une telle diminution du fret acheminé par Dawson qu'après 1923, l'American Yukon Navigation Company ne garda en service qu'un seul vapeur à roue arrière sur le parcours Dawson-Nenana. Ce bateau servait essentiellement à transporter le minerai non acheminé par la route en amont et il n'offrait pas un service régulier. En 1923, la société accusa des pertes nettes de l'ordre de 50 000 dollars. L'année suivante, le directeur général de la White Pass and Yukon Route affirma carrément que la perspective des affaires était «mauvaise» à Dawson et que pour cette raison, il réclamait une importante diminution des contrats portuaires en laissant planer la menace de retirer son entreprise de la ville si on n'accédait pas à sa demande⁷⁰. Malheureusement pour la société, aucune mesure

immédiate ne fut prise dans ce sens, mais, malgré tout, elle ne mit pas sa menace à exécution.

Tout en demeurant la principale voie commerciale du territoire pendant les années 20 et les années 30, le Yukon devint de plus en plus tributaire d'un de ses affluents, la rivière Stewart, pour l'apport vital des produits – plomb argentifère des mines de Mayo, nécessaires au maintien de ce commerce. La Stewart, rivière de 320 milles prenant sa source dans les monts Mackenzie, est alimentée par les précipitations et non par un glacier à l'exemple des autres cours d'eau du nord et de l'est tributaires du fleuve⁷¹. Pour cette raison, la navigation directe entre Mayo Landing et Whitehorse devenait impossible à toutes fins pratiques car le niveau des hautes et des basses eaux n'était pas uniforme sur l'ensemble de la Stewart et du Yukon. C'est pourquoi la British Yukon Navigation décida d'effectuer le transport entre Mayo et Whitehorse en deux étapes. Les poches de minerai de Mayo se rendaient par vapeurs à roue arrière et chalands jusqu'à Stewart Landing où elles étaient transbordées sur les bateaux et les chalands assurant le service régulier sur le Yukon. A la fin de mai et au début de juin lorsque la rivière Stewart atteignait son niveau le plus élevé, la société affectait ses plus gros bateaux au transport du minerai entre Mayo et Stewart Landing afin d'en transporter le plus possible. Le minerai qui n'était pas transbordé immédiatement attendait en entrepôt que le Yukon atteignit une profondeur suffisante à son acheminement, soit en général jusqu'au 1^{er} juillet. Après cette date, le stock accumulé partait pour la tête de ligne du chemin de fer à Whitehorse⁷².

Un chenal mouvant et des longues périodes d'eaux basses, voilà les deux caractéristiques de la rivière Stewart, qui exigèrent la mise au point de bateaux spéciaux, à la fois adaptés aux conditions de navigation et capables de répondre aux besoins de transport de l'industrie minière des gisements. Le *Keno*, construit et lancé en 1922, répondait dans une grande mesure à ces exigences. Conçu spécialement pour circuler en eaux peu profondes, le *Keno* était un vapeur à roue arrière à cheminée unique mesurant 140 pieds sur 30 pieds. Son tirant d'eau était très faible, comme l'exigeait d'ailleurs la navigation sur la Stewart. Capable d'accueillir 32 passagers, le *Keno* demeurait avant tout un navire marchand. Lorsque les eaux de la rivière Stewart montaient, le vapeur se voyait affecté à la rivière Hootalinqua ou au Lac Teslin. Pendant la saison de 1924, la British Yukon Navigation exploita le *Keno* et ses deux navires jumeaux, *Canadian* et *Nasutlin* sur la Stewart, ainsi que les deux vedettes *Hazel B* et *Neecheah*. Ce pendant en 1928, le *Keno* était le seul ou à peu près à parcourir encore la rivière⁷³.

103 Le vapeur *Keno* tentant de se dégager d'un écueil à l'aide d'un treuil et d'une «cane» ou espar. Conçu pour desservir le commerce sur la rivière Stewart, le *Keno* fut construit en 1922. Sa coque fut refaite en 1937. Le pont en retrait permettait de bien voir le pont

avant et la rivière; et cela avait été rendu nécessaire parce que la coque du *Keno* était courte par rapport à sa superstructure. (*Archives publiques Canada.*)



La mise en service sur la rivière Stewart de plus petits vapeurs à roue arrière ne constitue qu'une étape de la bataille à finir que la British Yukon Navigation livra à la rivière. Même avec le *Keno*, la rivière Stewart, parsemée de roches et de flèches de sable n'en demeurait pas moins difficilement navigable. Jusqu'à la fin de l'époque des vapeurs dans le territoire, la Stewart resta dans l'esprit de tous un cours d'eau plus difficilement navigable que le Yukon. En fait, certains capitaines la préféraient au Yukon précisément pour cette raison; mais presque tous les hommes de pont la maudissaient et un grand nombre enviait le sort de leurs confrères travaillant sur le Yukon. Selon le gérant général de la White Pass and Yukon Route, G.B. Edwards, il fallait avoir recours au halage par câbles à 14 endroits entre Mayo et Stewart Landing ce qui obligeait les bateaux marchands à réduire leur cargaison à presque rien. En 1922, le gouvernement territorial reçut une demande d'installation de câbles permanents à divers endroits et d'enlèvement des blocs éboulés les plus dangereux. Plus tard la même année, on entreprit des travaux d'amélioration de la navigation sur une distance de 20 milles à l'ouest de Mayo, qui comportèrent l'enlèvement de roches, le balisage des flèches de sable et l'exécution de sondages. En 1923, on installa des câbles pour faciliter la navigation à Twentysix Mile Bar, à Jackman's Chute, à Long Line Bar et à cinq milles en amont de Porcupine⁷⁴.

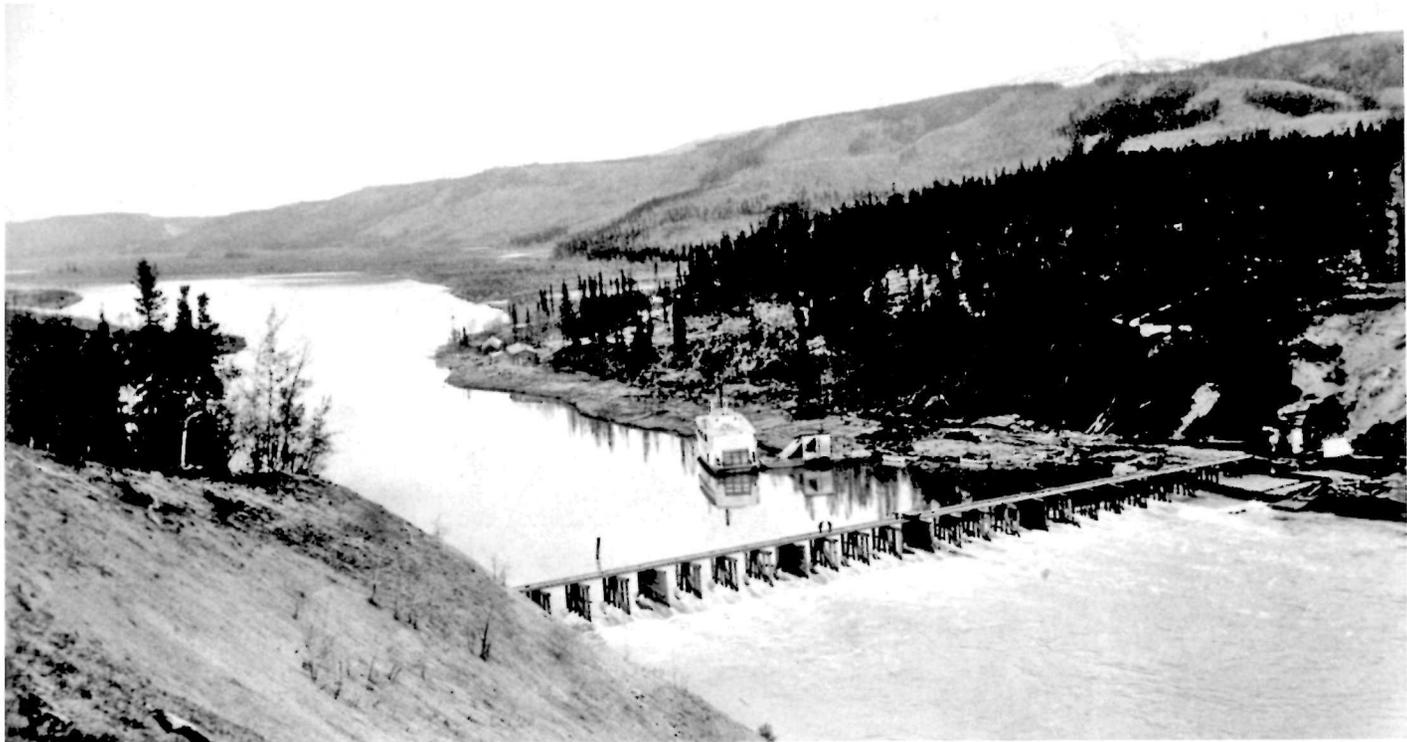
En 1929, le développement économique avait atteint la région de la haute Stewart. Cette région, située au nord de la rivière et en amont de Mayo, constituait alors un important centre d'exploration, de prospection et de trappage. Outre que le district de Mayo y puisait une grande quantité du bois de coupe nécessaire à ses exploitations minières, la région s'était hissée au rang des grandes régions minières à cause des gisements d'argent de la rivière Beaver. La région de la haute Stewart dont l'avenir avait donné lieu aux commentaires les plus encourageants n'était pas sans offrir des difficultés d'accès. Deux sections de la rivière Stewart, unique voie d'eau vers cette région, étaient particulièrement redoutables. Les chutes Fraser, à 43 milles en amont de Mayo, bloquaient littéralement le passage aux vapeurs à roue arrière. Il fallait s'astreindre à un portage d'un demi-mille pour les franchir, puis au transbordement des approvisionnements dans des vedettes avant d'arriver à destination. Le tramway, proposé pour faciliter le halage en amont des chutes, ne fut jamais construit. Aux rapides Three Mile, ainsi nommés parce qu'ils se trouvaient trois milles en amont des chutes Fraser, les vedettes devaient être halées. Au printemps de 1935, on retira au moyen de dynamite la formation rocheuse du côté gauche des rapides, permettant ainsi aux bateaux de franchir les rapides sans aide⁷⁵. Toutes ces améliorations ne facilitèrent que bien peu la navigation sur la rivière.

De fait, la région de la haute Stewart peut se vanter d'être le seul endroit du territoire où avant 1950, le transport routier n'était pas sensiblement inférieur au transport maritime.

Bon nombre des améliorations apportées à la navigation sur le Yukon à cette époque répondaient aux exigences industrielles de Mayo. En mai et juin, les eaux basses interdisaient le transport du minerai de plomb argentifère et le trafic direct entre Mayo Landing et Whitehorse. Attribuable en grande partie aux affluents du Yukon, alimentés par les glaciers, ce phénomène était accentué par la lente débâcle sur les rives du lac Laberge. La faible profondeur de l'eau à l'extrémité nord du lac contribuait aussi à retarder l'ouverture de la saison de navigation. Dès 1916, un employé de la compagnie White Pass and Yukon Route, Herbert Wheeler, avait recommandé le dragage d'un chenal à cet endroit du lac pour avancer l'ouverture de la saison de navigation. Mais sa proposition, antérieure à l'établissement de l'industrie du plomb argentifère, ne présentait pas suffisamment d'intérêt pour être adoptée⁷⁶.

Avec le début de l'extraction du minerai à grande échelle dans les années 20, l'urgence d'une solution au problème des eaux basses se fit sentir. La British Yukon Navigation, croyant qu'à moins de faire quelque chose, l'exploitation serait retardée à Mayo, construisit, en 1925, un barrage à sept milles en aval du lac Marsh. Consistant en une hausse munie d'un déversoir submergé, le barrage fut construit au coût de \$160 000 entièrement assumé par la compagnie White Pass and Yukon Route. A la fin de chaque saison de navigation lorsque le niveau des eaux des rivières et des lacs situés en amont du barrage atteignait presque son point le plus élevé on fermait le barrage. Pendant l'hiver, on maintenait un débit minimal pour les besoins domestiques et la lutte contre les incendies à Whitehorse. Conçu pour assurer une profondeur de 13 pieds à son emplacement, le barrage créait l'hiver un réservoir atteignant cinq pieds au-dessus des eaux stagnantes jusqu'à l'extrémité sud du lac Bennett. Après le 1^{er} mai, on ouvrait progressivement le barrage pour évacuer les glaces du lac Laberge et hausser le niveau du Yukon. Le barrage, qui fut une réussite remarquable, augmenta de 20 à 25 pour cent la capacité de transport du fleuve. Il permit d'avancer la saison de navigation de quelque trois semaines à une époque de l'année particulièrement favorable, la longueur des jours autorisant une navigation ininterrompue, et aussi de faire circuler les premiers bateaux de la saison avec cargaisons maximales⁷⁷.

La compagnie de transport mit au point une autre technique pour accélérer la fonte des glaces du lac Laberge: il s'agissait d'épandre un mélange de suie et de vieille huile lourde en bandes sur la longueur du lac. Le mélange fut vaporisé de l'arrière d'un



105 Traînée de noir de fumée sur le lac
Laberge. (Photo: W. Bamford.)

106 Le vapeur *Casca* sillonnant la traînée
de noir de fumée. (Photo: W.
Bamford.)

105



106



camion, et le travail fut si bien calculé que le tout fut exécuté pendant que le temps était clair et la glace suffisamment solide pour soutenir le camion. Wheeler raconta plus tard que la rapidité de cette méthode variait si une forte précipitation de neige tombait après la vaporisation ou si le temps se maintenait clair et ensoleillé, car une couche de neige sur la surface nuisait à l'action de dégel que le soleil avait sur le mélange. Malgré ce caractère imprévisible, le mélange avait les propriétés nécessaires pour creuser un canal par trois pieds de glace dans les meilleures conditions climatiques⁷⁸.

Les chenaux navigables du fleuve Yukon se modifiaient à chaque année à la suite du déplacement du gravier, des dépôts vaseux et rocheux au cours du dégel au printemps. Au début de chaque saison de navigation, la société utilisait deux petites embarcations à moteur, le *Sibilla* et le *Loon*, afin de tracer les chenaux les plus navigables de la voie. Au besoin, le lit du fleuve était dragué et nettoyé afin d'ouvrir les chenaux obstrués ou fermés. Par exemple, en 1928, le chenal traversant Hellsgate fut gratté par une drague munie d'un moteur auxiliaire. Quoique cette méthode donnait des résultats satisfaisants, elle était aussi dispendieuse, ne servait que pour un certain temps et retardait beaucoup le passage des vapeurs. Les digues aménagées avec des pilotis et des roches qui avaient pour but de confiner l'eau dans le chenal principal se sont révélées inefficaces car l'eau avait tendance à les contourner⁷⁹. En plus des travaux réguliers d'amélioration, la société utilisait des moyens artificiels de contrôle du trafic sur le fleuve. Elle le faisait au moyen d'un tarif marchandises et de catégories afin d'encourager ou de retarder les cargaisons selon les conditions de navigation. Durant les périodes d'étiage, lorsqu'il était impossible de transporter de lourdes cargaisons et qu'il fallait ainsi déposer les marchandises dans les entrepôts de la société à Whitehorse, le taux de catégorie supérieure était mis en vigueur afin de réduire le transport. Il est vrai que le contraire se produisait lorsque le niveau de l'eau était haut, car le tarif marchandises était exigé⁸⁰.

Pour la British Yukon Navigation Company, la meilleure solution à apporter aux difficultés causées par le chenal était de le draguer pour qu'il soit ouvert en permanence c'est-à-dire aussi souvent que le fleuve Yukon et la rivière Stewart le permettaient. En 1929, l'administration territoriale, consciente de la concurrence possible que pourrait subir le trafic vers Mayo en provenance des ports d'Alaska, demanda une subvention au ministère de l'Intérieur afin de financer des travaux de dragage, avertissant le ministère qu'à moins d'améliorations de la partie en amont du fleuve . . . une grande partie des navires descendront la rivière vers l'Alaska. Après avoir consulté le ministère des Travaux pu-

blics, qui ne voulut pas financer le projet, le ministère de l'Intérieur avertit le commissaire de l'or qu'aucune aide n'était à espérer d'Ottawa⁸¹.

Pour la construction du barrage du lac Marsh, la société susmentionnée reçut de l'administration territoriale une subvention annuelle destinée à payer les travaux d'amélioration générale sur les voies navigables du Yukon⁸². La société trouva que la subvention était « mesquine » et indiqua que plus d'argent avait été dépensé sur la Stikine, moins fréquentée. Comme elle était la seule société de transport des territoires, la White Pass and Yukon Route était d'avis qu'elle connaissait mieux les besoins du Yukon en matière de transport que n'importe quelle autre société. Des projets financés par le gouvernement, telle la construction de la route Carcross-Whitehorse, presque parallèle à la voie ferrée, étaient vus avec beaucoup de scepticisme au moment où les cours d'eau nécessitaient tant d'attention⁸³. La compagnie avait un intérêt marqué à ce que le gouvernement consacre plus de fonds à améliorer la navigation, car le transport par voie de terre faisait, à la suite de l'augmentation de l'utilisation des véhicules automobiles, de plus en plus concurrence au transport maritime, surtout pour certains genres de produits.

Les péniches, principal moyen de transport du minerai de Mayo, contribuaient aux coûts élevés de la navigation. Des représentants de la société estimaient que le fait de pousser une péniche prenait 50 pour cent plus de temps à un vapeur à roue arrière, donc une plus forte consommation de carburant⁸⁴. Afin d'essayer de réduire l'utilisation des péniches dans le tronçon de Stewart Landing à Whitehorse, sur le fleuve Yukon, le président de la White Pass and Yukon Route, Herbert Wheeler et le contremaître du chantier naval, Bert Fowler, conçurent les plans d'un vapeur à roue arrière pouvant transporter une cargaison de trois cents tonnes, soit une capacité de charge supérieure à celle de tout autre navire en amont du fleuve. Construit au chantier naval de la société à Whitehorse et baptisé le *Klondike*, le nouveau vapeur fut mis à flot en 1929.

D'une longueur de 210.25 pieds et d'une largeur de 42.1 pieds, le *Klondike* était, comme ses navires jumeaux, une embarcation à faible tirant d'eau⁸⁵. Quoique d'autres navires ayant déjà vogué sur le Yukon possédaient de nombreuses installations mécaniques semblables, deux caractéristiques rendaient le *Klondike* unique en son genre dans cette partie du fleuve: une coque conçue de manière à envoyer directement un débit d'eau maximum dans la roue du navire au lieu d'autour d'elle et des machines à condensation. Cette dernière modification permettait un fonctionnement efficace des aubes en eau peu profonde même lorsque le *Klondike* fonctionnait à la pleine vapeur⁸⁶.



Le navire s'est acquitté de sa tâche de façon remarquable. De Stewart Landing, où le minerai d'argent et de plomb était transporté manuellement sur le pont, le *Klondike* mit le même temps à remonter le fleuve qu'un vapeur à roue arrière sans péniche⁸⁷.

La British Yukon Navigation Company connut une période difficile durant les années 1930. L'effondrement de la production de minerai d'argent et de plomb, n'atteignant que 110 tonnes en 1935, a provoqué une diminution énorme des revenus tirés du transport. Quoique la production de l'or augmentait de façon substantielle après 1932, les besoins de transport du district du Klondike demeurèrent relativement les mêmes. Afin de réduire les dépenses de fonctionnement, la société fit des expériences au moyen de chaudières chauffées au charbon; toutefois, ces chaudières n'ont pas bien fonctionné au charbon et il fut décidé de revenir au bois⁸⁸.

En 1936, la société subit un dur coup lorsque deux de ces vapeurs, le *Klondike* et le *Casca*, firent naufrage. Heureusement, ces désastres eurent lieu au moment où la production de minerai d'argent et de plomb était très faible, ce qui a donc diminué les conséquences de la perte de ces navires. Ils furent reconstruits en 1937, le *Klondike* n° 2 étant un peu plus petit que son prédécesseur. Les représentants de cette société ont soutenu depuis que les ressources de cette dernière étaient fortement grevées par les coûts de construction et avec la pénurie de main-d'oeuvre et de matériaux de l'avant-guerre et de la deuxième guerre mondiale, cette situation l'avait empêché de garder en bon état sa flotte de vapeurs. Des entrevues menées auprès de membres du personnel du chantier naval ne donnent que peu de poids à ces allégations; toutefois, les rapports annuels de l'inspecteur des bateaux à vapeur ne laissent aucun doute quant à la valeur des navires de la British Yukon Navigation Company⁸⁹.

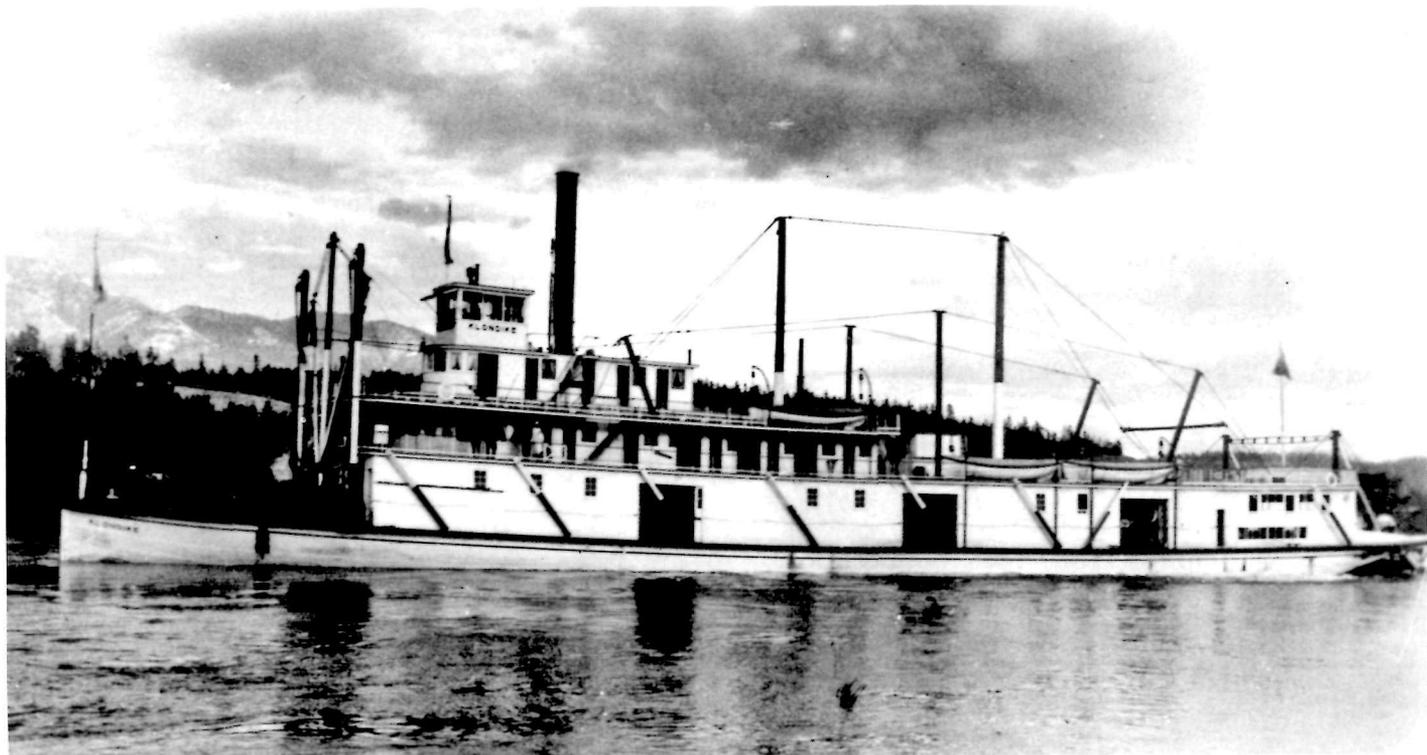
Entre 1914 et 1939, le réseau de transport du Yukon demeura lié étroitement aux cours d'eau navigables. Quoique le temps ait passé depuis que le transport des marchandises ne pouvait se faire que durant les mois d'été, on continuait à conserver le même mode de transport saisonnier attribuable directement à une dépendance des cours d'eau. De plus, l'emplacement des centres d'approvisionnement et de distribution continuait à être choisi dans une grande mesure d'après leur proximité des principaux cours d'eau comme le montre l'exemple suivant. En 1923, une proposition de relocalisation du bureau du préposé aux registres miniers fut formulée afin de le déplacer de Mayo Landing à Keno Hill, centre des travaux d'extraction de tout le district. En refusant d'approuver ce déplacement, la Direction des affaires du Nord du ministère de l'Intérieur citait comme principale objection le fait que «[as the Stewart] river is the general means of communica-

tion in this district it might be a mistake to remove the office from the river and from the point at which transshipment of ore is taking place»⁹⁰.

Le principal facteur régissant le transport maritime lors de l'entre-deux-guerres était la production de minerai dans le district de Mayo. La demande en matière de transport, créée par l'industrie d'extraction minière a permis à la British Yukon Navigation Company de survivre pendant une période qui autrement se serait révélée très difficile. De plus, le minerai d'argent et de plomb était une source de revenus beaucoup plus importante que l'or. Quoiqu'une tonne de minerai ou de concentré d'argent et de plomb équivalait à environ 4 à 5 onces d'or, les recettes de la société pour le transport de l'or étaient négligeables en comparaison de celles tirées du transport de la production des mines de Mayo. Les données statistiques concernant le tonnage de la White Pass and Yukon Route indiquaient qu'en moyenne, deux fois plus de marchandises étaient transportées entre Mayo et Whitehorse qu'entre Whitehorse et Dawson durant les années où les mines de Mayo étaient exploitées à pleine capacité ou presque⁹¹. Comme un auteur l'a remarqué, «without the Treadwell mine contract the regular sternwheeler schedule would have been reduced to occasional supply runs to Dawson»⁹². L'industrie de Mayo et la British Yukon Navigation Company se soutenaient réciproquement. Aucune n'aurait pu fonctionner sans l'autre. Tout comme la société de transport dépendait du minerai d'argent et de plomb pour ses revenus essentiels, l'industrie minière dépendait des installations de la société pour le transport de ce minerai jusqu'aux fonderies.

Mais cette dépendance envers le transport maritime n'était pas sans inconvénients. L'aspect saisonnier de la navigation força la Treadwell Yukon à entreposer sur place une quantité beaucoup plus grande de minerai d'argent et de plomb que les producteurs du Québec et de la Colombie-Britannique⁹³. La compagnie devait souvent attendre une année avant de recevoir les recettes de l'année précédente étant donné la courte durée de la saison de transport, c'est-à-dire cinq mois. Il en résultait donc qu'il fallait investir des fonds de roulement très élevés et ainsi, payer de forts intérêts. L'instabilité des prix de l'argent et du plomb qui subissait les grandes fluctuations du marché, signifiait que les producteurs locaux se voyaient chargés d'un deuxième fardeau en ne sachant jamais les prix qu'ils obtiendraient pour leur minerai. Le transport maritime comportait une autre faiblesse très importante: il rendait impossible les augmentations spéculatives de production selon les tendances du marché. Par exemple, au mois d'août 1929, le commissaire à l'or des territoires, G.I. MacLean, écrit: «If we had adequate transportation the output [from the Mayo mines] would

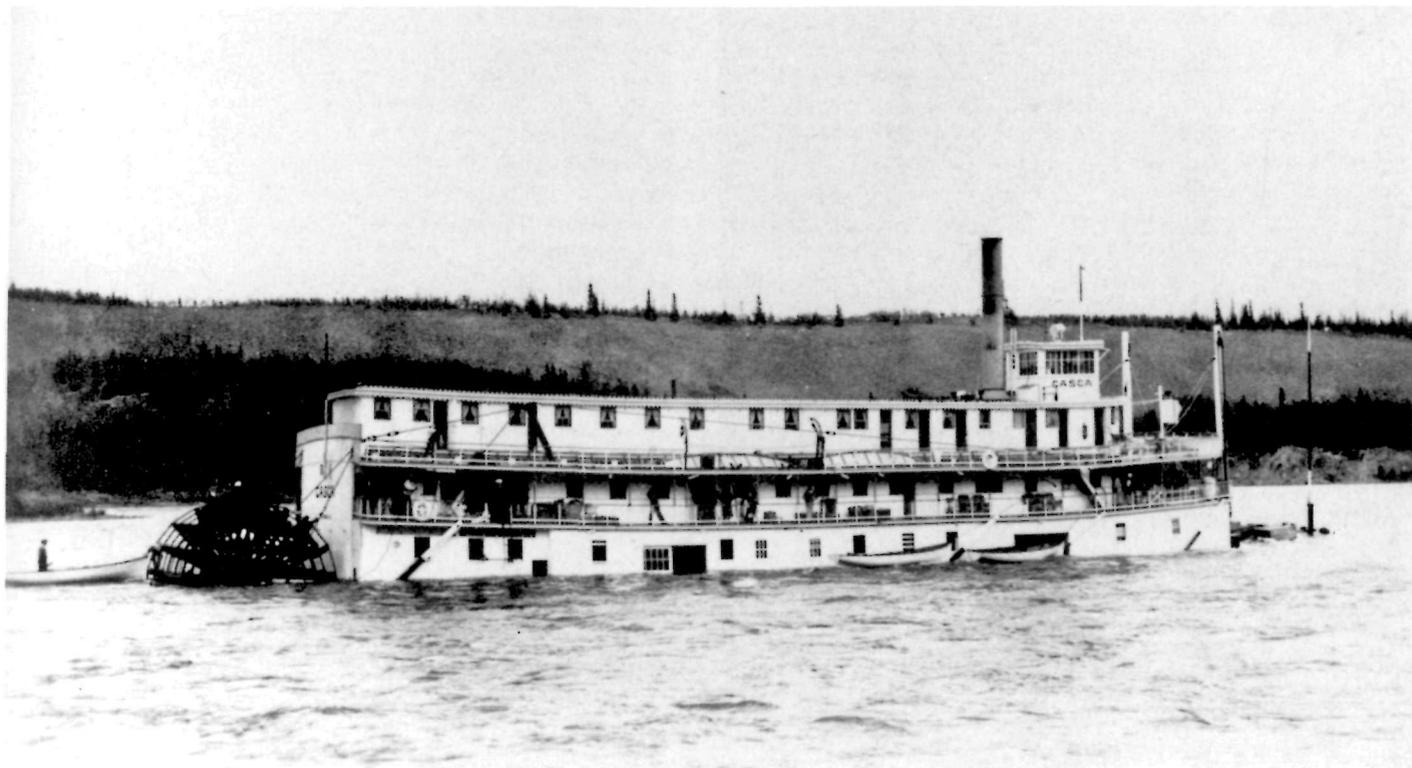
108 Vapeur *Klondike* n° 1, 1929. On avait doté le *Klondike* d'une superstructure minimale, afin de pouvoir le charger lourdement sans accroître son tirant d'eau. (Archives publiques Canada.)



109-110 En 1936, la British Yukon Navigation Company perdit le *Casca* n° 2, qui sombra dans les rapides Rink (fig. 109), et le *Klondike* n° 1, qui s'échoua sur un rocher à cinq milles en aval du confluent du Yukon et de la rivière

Hootalinqua (Teslin) (fig. 110).
(Photos: J.J. Forde et Maritime Museum, Vancouver.)

109



110



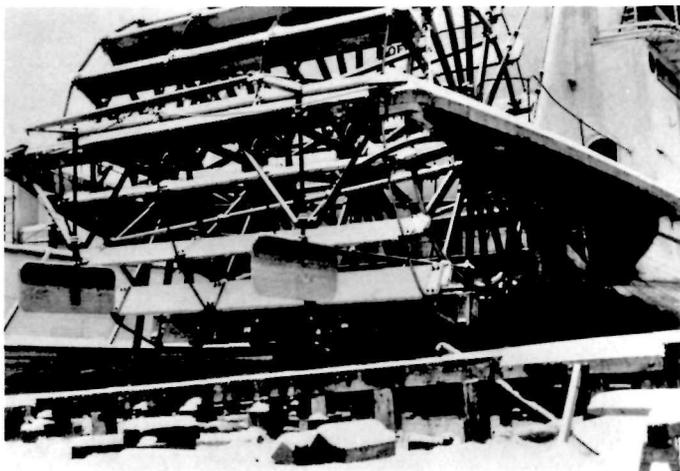
111–116 Le chantier de construction navale à Whitehorse. 111, La roue de l'Aksala (Photo: R. Kingston). 112, Pour agrandir le Nasutlin, on le coupa en deux et on lui ajouta une section au milieu; l'équipe du chantier de construction appela l'opération

«l'étirement du Nasutlin» (Photo: S. Smith). 113, La construction du Klondike n° 2; la chaudière du vapeur Yukon (à l'arrière-plan) fut utilisée pour les Klondike n°s 1 et 2 (Photo: S. Smith). 114, Une équipe travaille à enlever la glace du canal de navigation

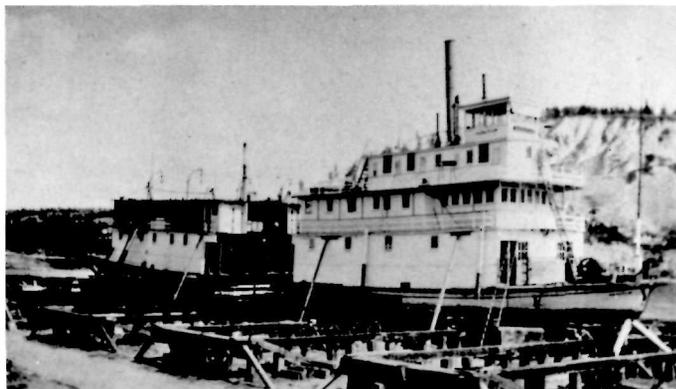
(Photo: W. Crawford). 115, Pour le lancement d'un navire au printemps, on plaçait des «butter boards» sur la voie de lancement, et du berceau on glissait le navire sur celles-ci; on se servait de généreuses quantités de suif comme lubrifiant de lancement

(Photo: H. Perchie). 116, Au signal, on mettait le navire à l'eau (Collection W. Bromley).

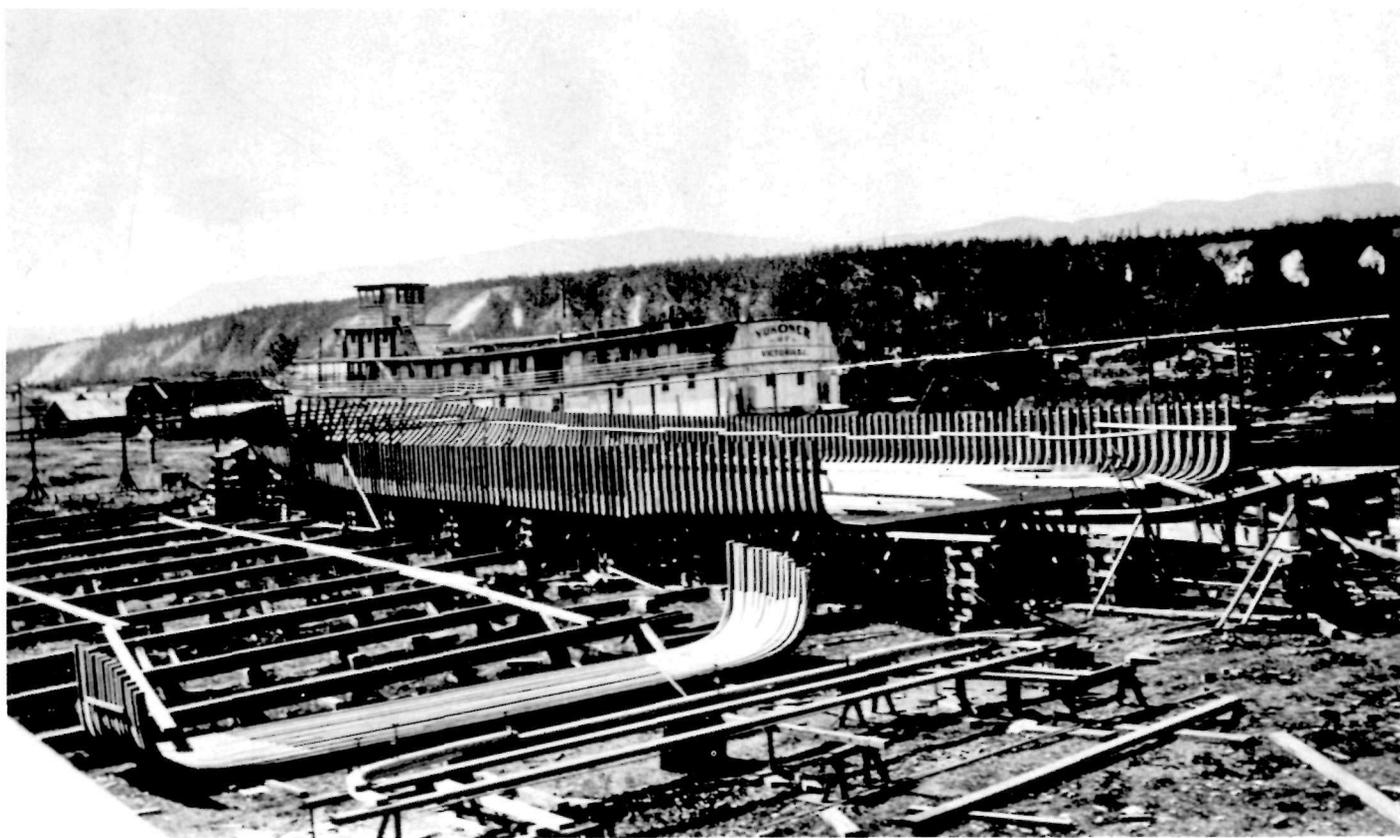
111



112



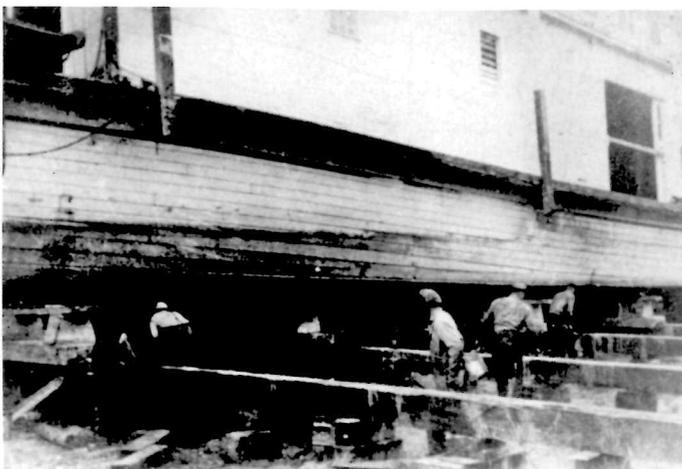
113



114



115



116



be very materially increased, but when the White Pass can only handle a certain tonnage each year, there is no advantage in increasing the output beyond that figure.»⁹⁴ Par ironie du sort, l'effondrement des prix de l'argent et du plomb qui devait se produire incessamment aurait empêché les augmentations de production de toute façon. Néanmoins, la déclaration de MacLean mettait clairement en évidence un des inconvénients fondamentaux du transport maritime: son incapacité de s'ajuster aux changements rapides et majeurs dans la demande.

IV

Bien que l'époque du traîneau tiré par des chiens et du canot était depuis longtemps passée à l'histoire, aucune nouvelle technique moderne concernant les transports au Yukon ne réussit à surmonter la double difficulté aussi ancienne que le transport au Yukon: grande distance des voies d'approvisionnement et lenteur des moyens de transport. Au cours des années 1920, ce double handicap fut défié avec efficacité par une forme complètement nouvelle de transport, l'avion. Contrairement aux autres moyens de transport comme le vapeur à roue arrière, le chemin de fer et le véhicule automobile, l'aviation civile canadienne trouva sa première vocation dans le Nord.

Le rôle unique du Nord dans le début de l'histoire de l'aviation canadienne provenait, dans une grande mesure, d'un ensemble heureux de circonstances. La démobilisation de l'après-guerre laissait le pays avec un grand surplus d'aéronefs qui ne convenaient absolument pas au transport interurbain des passagers ou des marchandises, mais qui pourraient facilement s'adapter aux conditions et aux besoins de l'aviation dans le Nord. Le Nord regorgeait de lacs et de rivières offrant des lieux d'atterrissage aux avions munis de flotteurs et de skis, sauf lors des périodes de dégel ou de gel. Ces installations naturelles d'atterrissage étaient de la plus vive importance en cette époque de pionniers pendant laquelle les pistes d'atterrissage aménagées par des hommes étaient impossibles au plan économique⁹⁵.

Ce fut surtout le gouvernement canadien qui s'intéressa au début à l'aviation du Nord. Après la guerre, le gouvernement mena une étude approfondie des possibilités du transport aérien dans le Nord. Plusieurs sociétés minières et un certain nombre de ministères gouvernementaux se montrèrent suffisamment favorables pour justifier d'autres études qui aboutirent à la création, en 1919, du Conseil canadien du transport aérien. Au cours de sa courte existence, le Conseil a favorisé énormément l'évolution de l'aviation du Nord par des activités tel son programme de levés aériens. Malheureusement, le ministère de la Défense nationale qui, après l'abolition du conseil en 1923, prit en main l'aviation,

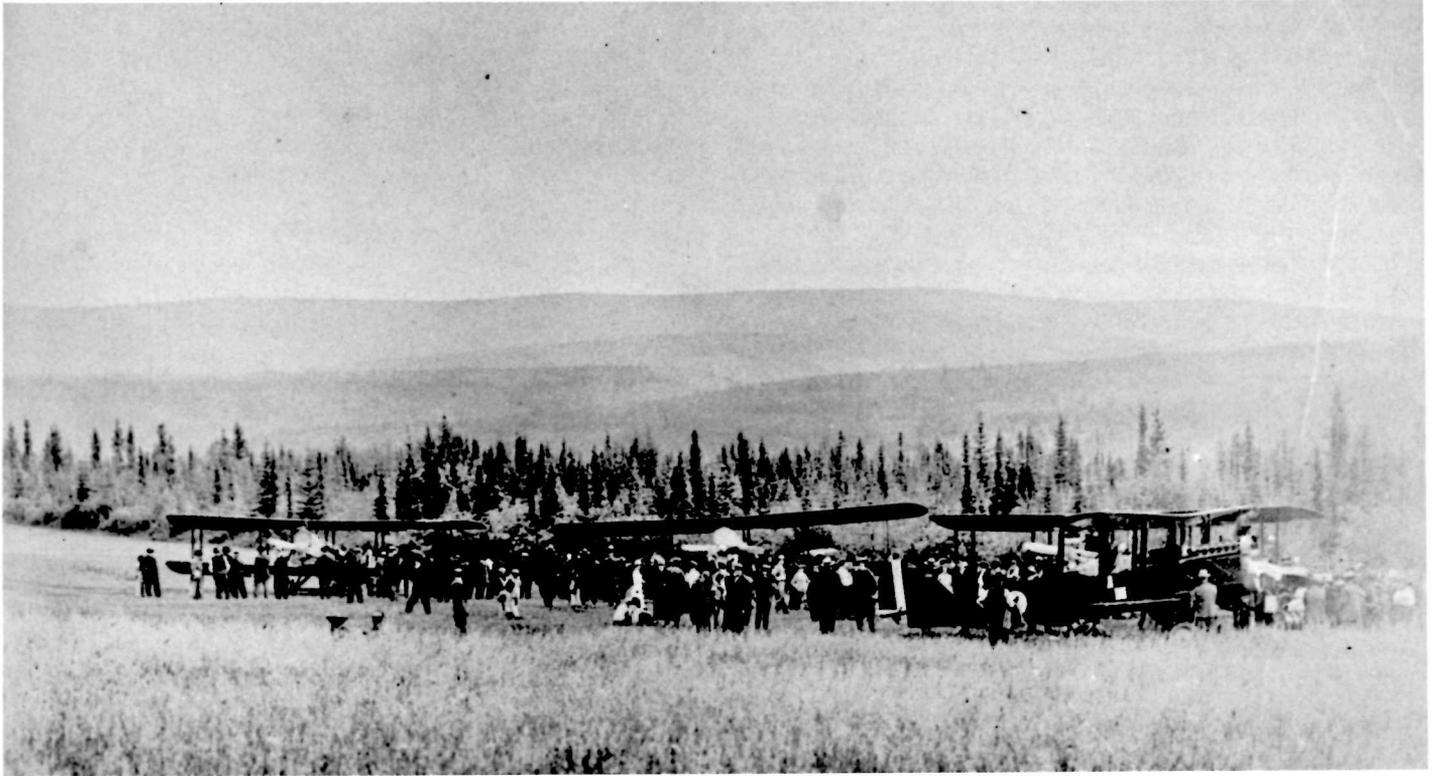
était moins au fait des possibilités de l'avion dans le Nord et l'intérêt du gouvernement envers la promotion de l'aviation dans cette région s'estompa bientôt⁹⁶.

Malgré les encouragements du gouvernement au début de l'aviation dans le Nord, les premiers avions à atteindre le Yukon ne furent pas ceux du Canada mais ceux de la *First Alaska Air Expedition*, entreprise parrainée par les États-Unis qui avait pour but de déterminer la possibilité d'établir une route aérienne entre l'Alaska et les E.-U. L'expédition, composée de quatre avions à deux sièges, 4B de De Havilland, partit de New-York le 15 juillet 1920 à destination de Nome, en Alaska. Les avions étaient pilotés par huit aviateurs de l'*U.S. Army Air Corps*. Le 16 août, les avions firent une halte prévue à Whitehorse, devenant ainsi les premiers à atterrir au Yukon. Le lendemain, ils s'envolèrent vers Dawson où ils furent accueillis par une foule exubérante et par le commissaire du territoire, G.P. Mackenzie⁹⁷.

Les habitants de la localité comprirent vite l'importance de cette expédition. Ils se rendirent compte que l'avion présentait une solution pratique à leur isolement. Le transport aérien, contrairement aux transports maritime, routier et ferroviaire, était un moyen de voyager où l'on ne rencontrait pas de chenaux peu profonds ou étroits, de glaces, de pentes, de pergélisol et d'érosion. À Dawson, une équipe d'aviateurs présenta au commissaire une pétition signée par les habitants de Whitehorse dans laquelle ils déclaraient qu'ils espéraient avec ferveur que le gouvernement s'alignerait sur les autres pays dans l'établissement d'un service aérien régulier partout dans le dominion et particulièrement au Yukon où le besoin était si grand⁹⁸.

Malgré ces premiers pas importants, ce ne fut que six années plus tard que le transport aérien fut mis sur pied dans le territoire. L'abolition du Conseil canadien du transport aérien mit un terme à l'intérêt que portait le gouvernement au début de l'aviation dans le Nord. Toutefois, durant ce temps, diverses petites lignes aériennes continuèrent à exploiter des services dans le nord des provinces centrales et des prairies et il en découla des améliorations rapides dans la conception et la technique des avions. Vers le milieu des années 1920, on avait construit des avions munis de carlingues fermées, d'ailes élevées, de moteurs refroidis à l'air et de trains d'atterrissage adaptables, lesquels s'adaptaient bien aux conditions de vol dans le Nord⁹⁹.

La première société à offrir un service aérien commercial dans le territoire fut la Yukon Airways and Exploration Company située à Whitehorse. Créée en 1926 par un groupe d'hommes d'affaires du district de Mayo et de Whitehorse, cette société commença ses activités au printemps de 1927. Le premier avion de la société fut un monoplane Ryan, nommé, fort à propos, *Queen of the*



Yukon. Cet avion pouvait accueillir cinq personnes ou une cargaison de 1200 livres; il assurait la liaison Whitehorse-Dawson-Mayo et quelques vols à Keno¹⁰⁰.

Des difficultés de personnel, le manque de capitaux, les crises et une mauvaise gestion, provoquèrent la fin des activités de la Yukon Airways en 1929. Son actif fut repris par un groupe de mineurs et d'hommes d'affaires du district de Mayo qui constituèrent une nouvelle société au mois de mai 1929, laquelle conserva le même nom.

Les perspectives pour la nouvelle société s'assombrirent quelque peu lorsqu'elle perdit deux de ses trois avions dans une courte période de cinq mois et demi. Dans un effort pour remonter la pente, les propriétaires firent appel au ministre de l'Intérieur lui demandant de réduire le montant de \$9000 qu'il leur fallait payer en droits et lui demandant aussi de leur prêter un pilote et un avion pour une courte période. Au cours des négociations avec le ministère, la société perdit son troisième avion et lorsque le ministère refusa d'offrir son aide, la Yukon Airways fut forcée de cesser ses activités¹⁰¹.

Malgré les formidables difficultés liées à ces premières tentatives pour établir un réseau de transport aérien au Yukon, l'avion seul avait suffisamment fait ses preuves pour justifier une évaluation confiante de son rôle futur dans le progrès économique du territoire. L'industrie minière fut mentionnée de façon particulière comme une de celles qui en tireraient le plus d'avantages. Comme l'écrivit le commissaire du territoire, G.I. MacLean: *The airplane will . . . [enable] prospectors to reach locations in a few hours and get down to a good season's work, whereas, under present conditions practically all their time is consumed in getting in and out of these places during the season of open navigation, and therefore, they are to all intents and purposes inaccessible. It will also be a great factor in providing rapid transportation for mining experts and others who may wish to make a trip into the country, and who could not spare the time occupied in travelling under present conditions.*¹⁰²

La première entreprise locale à utiliser l'avion pour la prospection fut la Treadwell Yukon. La compagnie fit l'acquisition en 1928 d'un monoplane Fairchild à cinq sièges. Cet aéronef était un avion toute-saison muni de flotteurs, de roues et de skis. L'année suivante, un autre aéronef, un bimoteur Moth de De Havilland, fut acheté. Au cours de la saison de 1929, la Treadwell Yukon prospectait dans les régions des rivières Snake et Peel. Selon le directeur des affaires du Nord du ministre de l'Intérieur, O.S. Finnie, Wernecke envoyait ses hommes par avion dans les zones de prospection désignées, les y laissait au-delà d'un mois, puis revenait avec d'autres approvisionnements et amenait ses hommes

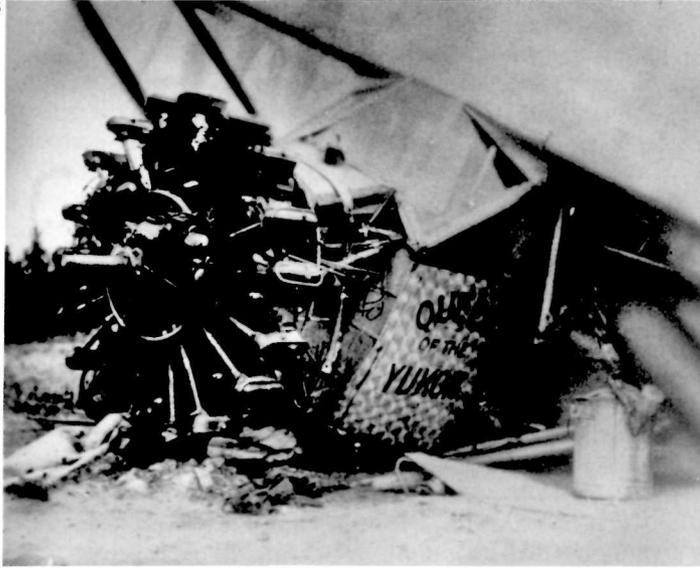
dans une autre zone. En 1929, les «Fairchild and Moth planes made 263 flights, flying 358 hours and covered 31,240 miles of territory. They carried a total of 131 passengers, 11,351 pounds of express and 10,877 pounds of mail». Martha Black écrivit plus tard que Wernecke, pour son oeuvre de pionnier à l'endroit de l'aviation du Yukon, devrait recevoir sans restriction tout le crédit de sa prévoyance, de son travail de planification et de son utilisation de l'avion¹⁰³.

Il y eut de la confusion à propos de deux compagnies, chacune portant le nom de Klondike Airways. Ce nom fut en premier adopté par Greenfield and Pickering, les entrepreneurs en distribution du courrier en hiver, par la route terrestre, puis il fut utilisé par Richards and Phelps qui succédèrent en 1929 à Greenfield and Pickering. Dans les deux cas, Klondike Airways désignait un aspect du service de transport fourni par ces sociétés; il ne s'agissait pas, comme le nom semblait l'indiquer, d'une société propriétaire d'aéronefs.

La décision de Greenfield and Pickering de prendre le nom de Klondike Airways date de la fin février 1928 lorsque la société annonça que si son contrat pour le transport du courrier en hiver était prolongé de quatre années, elle ferait l'acquisition de deux avions et les utiliserait lorsque les affaires et les conditions météorologiques le permettraient. Cette dernière condition visait le gel et le dégel lorsque la route terrestre était impraticable par les véhicules traités. Toutefois, les avions ne furent jamais achetés et des dispositions furent prises avec la Treadwell Yukon afin de louer un de ses avions. Au mois d'octobre 1928, un avis parut dans le *Dawson Weekly News* informant le public que Greenfield and Pickering avait loué un Fairchild de la Treadwell Yukon et que les vols prévus transportant le courrier et des passagers entre Dawson, Mayo et Whitehorse débuteraient immédiatement¹⁰⁴.

Greenfield and Pickering annulèrent le marché de transport du courrier en hiver et cessèrent tout service dans la région par voie terrestre en 1929. Le 12 février 1930, une deuxième société, portant aussi le nom de Klondike Airways, fut constituée sous la direction de T.C. Richards et W.L. Phelps, de Whitehorse. Richards et Phelps ont maintenu l'engagement de Greenfield and Pickering avec Treadwell Yukon concernant la location d'un avion pour le transport du courrier, des passagers et des messageries pendant les périodes où on ne pourrait utiliser la route terrestre. Quoique le *Register of Canadian Civil Aircraft* (septembre 1928) indique sous le nom de W.L. Phelps un Fairchild et un Moth de De Havilland ces aéronefs appartenaient à la Treadwell Yukon. Le nom de Phelps apparaissait car il était l'avocat de la société Treadwell et agent des habitants du Yukon¹⁰⁵.

118 L'avion *Queen of the Yukon*, de la société Yukon Airways and Exploration, après son écrasement. (Archives publiques Canada.)



119 Le Curtiss Condor, de la compagnie d'aviation British Yukon, fait le plein au terrain d'aviation de Mayo. (Yukon Archives.)



En rétrospective, la fin des années 20 et le début des années 30 peuvent être considérés comme une période de gestation difficile dans l'histoire de l'aviation du Yukon. Comme le contrôleur territorial, G.A. Jeckell, le rappelait plus tard, «at this time there were practically no landing fields in the Yukon, and none of any size, landings being made mostly on river bars, outside of a field at Whitehorse». Les vols en été ou en hiver n'étaient pas plus touchés les uns que les autres car la plupart des aéronefs à cette époque étaient munis de skis ou de flotteurs, mais les avions munis de roues ne pouvaient atterrir que sur des installations terrestres que les barres de sable ne pouvaient remplacer que de façon temporaire et inappropriée. L'aménagement de pistes d'atterrissage présentait deux difficultés distinctes. Le pergélisol rendait difficile l'aménagement de terrains d'atterrissage stables et plats et la demande d'installations terrestres était trop faible pour garantir les frais importants occasionnés par l'aménagement d'une piste d'atterrissage. Donc, le facteur risque était augmenté en même temps que l'efficacité de l'avion se trouvait diminuée car les petits terrains accidentés et les barres forçaient les avions à prendre plus de temps pour atteindre l'accélération nécessaire pour décoller avec une charge maximale¹⁰⁶.

Entre 1927 et 1930, des terrains, que l'on peut mieux décrire comme des moyens de fortune, furent aménagés à Whitehorse, Dawson, Mayo et Keno. Un autre terrain fut aménagé près de Minto, à l'intersection de la route terrestre afin de servir d'installation d'atterrissage d'urgence pour les avions volant entre les principaux centres de population du territoire. Comme bien d'autres aspects des transports au Yukon, aucune ligne de conduite précise ne régissait, avant 1940, le financement et le choix des terrains d'atterrissage dans les territoires. Plus souvent qu'autrement, les diverses sociétés d'aviation assuraient une grande partie du fardeau, confiant que le gouvernement territorial les rembourserait plus tard. Cette marque d'intérêt apportée à une aviation naissante était considérable sinon tout à fait satisfaisante. Toutefois, toute exclusivité à l'intérieur du secteur privé était sciemment évitée car toute tentative d'imposer des tarifs aurait, selon les termes de Wernecke, rendu la société aussi populaire qu'une mouffette dans un salon de thé¹⁰⁷.

Même si les aéronefs munis de flotteurs n'étaient pas touchés par le problème des terrains d'atterrissage, leur dépendance envers l'eau pour le décollage et l'atterrissage posait certaines difficultés particulières. Les décollages sur l'eau nécessitaient l'aide du vent et comme le disait Jeanne Harbottle, épouse d'un des premiers aviateurs du Yukon, que d'heures passées à attendre sur un lac calme qu'il y ait suffisamment de vent pour décoller. Dans les régions montagneuses en particulier, où les cours d'eau

étaient protégés, l'absence de vent pouvait garder un aéronef au sol aussi efficacement qu'un réservoir vide. Inversement, trop de vent n'était pas non plus à souhaiter car peu d'appareils avaient la puissance nécessaire pour demeurer stables¹⁰⁸.

L'absence d'un réseau efficace de communication par radio pour la transmission des rapports météorologiques représentait un autre facteur limitatif au cours de la phase de gestation de l'aviation du Yukon. Les pilotes évitaient, il va de soi, d'effectuer des vols lorsqu'ils ne connaissaient pas les conditions atmosphériques. Tandis que Dawson et Mayo étaient desservis par un réseau efficace de télégraphie sans fil grâce auquel les rapports météorologiques pouvaient être transmis rapidement, le seul lien avec Whitehorse, déjà centre aérien du territoire, n'était qu'une ligne télégraphique tout à fait inappropriée entre Whitehorse et Dawson; toute communication entre Whitehorse et Mayo devait être envoyée à Dawson, un détour tout à fait insatisfaisant puisque la ligne télégraphique était la plupart du temps morte et que la station était fermée l'avant-midi, le soir et les jours fériés¹⁰⁹.

Les difficultés résultant de ce faible lien dans les communications étaient nombreuses et Wernecke qui préconisait fortement l'installation d'une station de télégraphie sans fil à Whitehorse était un des plus sévères critiques de la ligne existante¹¹⁰. A une occasion, il informa d'un ton sarcastique le commissaire à l'or d'un incident à propos d'un avion de la Treadwell.

*Today the plane left Whitehorse at 11:15 for Dawson but ran into a snow storm at the McQuestion [sic] River. The pilot turned about and arrived at Mayo about 2:15, 15 minutes before we received the wire from Whitehorse notifying us that the plane had left there. In other words Stephens is flying faster than the telegrams sent from Whitehorse to Mayo.*¹¹¹

Puisque les données météorologiques ne pouvaient être obtenues rapidement, les pilotes se virent forcer de voler selon les règles du vol à vue. Il fallait donc garder la communication avec le sol à tout moment, condition qu'on ne pouvait satisfaire que le jour¹¹².

Quoique la Yukon Airways and Exploration Company disposait d'un pilote et d'un mécanicien, la répartition des tâches sur ces lignes n'était pas une caractéristique manifeste de l'aviation de cette époque. Treadwell Yukon, la plus grande des premières entreprises fournissant un certain service aérien, s'attendait à ce que ses pilotes soient des spécialistes du vol et des mécaniciens expérimentés; Wernecke soutenait que ceux qui ne pouvaient assumer ces deux tâches n'étaient pas aptes à piloter un avion dans cette région¹¹³. Même les sociétés qui, contrairement à la Treadwell Yukon, ne s'occupaient que de vols, exigeaient d'un pilote

qu'il ait quelques connaissances en mécanique au cas où il se devrait d'atterrir durant le voyage. Ces exigences accompagnées d'une disette de terrains d'atterrissage et d'un mauvais réseau de communications, donnèrent naissance à une race particulière de pilotes connus partout dans le Nord sous le nom de «pilotes de brousse».

Dans l'imagination populaire, l'expression «pilote de brousse» a acquis toute une gamme de significations dont celle, non la moindre, d'un pilote qui apportait un facteur de risque élevé dans le trafic aérien dans le Nord, se fiant littéralement à son fond de culotte. Comme l'a écrit Frank Ellis, «nothing could be so false. The companies which pioneered flying in the north employed only skilled airmen and highly trained engineers, all of whom could be fully relied upon, both in the air and on the ground». D'autre part, «à son fond de culotte» n'avait rien à voir avec le vol en rase-mottes, mais servait plutôt à décrire la réaction d'un pilote à l'angle de pression contre son siège, phénomène qui informait le pilote de l'angle exact de vol de son avion, lui permettant d'apporter la correction nécessaire immédiatement¹¹⁴.

Malgré les nombreuses difficultés, les frontières de l'aviation reculaient toujours. En 1932, la société Canadian Airways (constituée en 1929) portait ses activités au Yukon. L'année suivante, la Northern Airways de Carcross fut créée. Ne possédant au début qu'un avion loué à la société Treadwell, la Northern Airways compta en peu de temps quatre avions faisant surtout la liaison entre Carcross et le nord de la Colombie-Britannique. La société United Air Transport d'Edmonton commença à effectuer des vols d'affrètement au Yukon au cours de l'année 1934, soit la même année où la White Pass and Yukon Route commençait ses activités aériennes à Skagway avec des aéronefs immatriculés aux États-Unis. En 1935, la White Pass and Yukon Route ouvrit un bureau à Whitehorse sous le nom de British Yukon Aviation et elle devint rapidement la plus grande société aérienne du territoire. D'après Jeanne Harbottle, la compagnie eut à une certaine époque le mérite de posséder le plus grand avion à passagers au Canada, un bimoteur Condor de Curtis à 18 places¹¹⁵.

De grands pas ont été faits à la fin des années 30. L'avion devenait un élément de plus en plus important du transport dans les territoires, fait que démontre le nombre de décollages et d'atterrissages enregistrés à Whitehorse: 638 en 1935, 959 en 1936 et 900 en 1937. En 1938, quatre compagnies aériennes assuraient la liaison régulière avec Whitehorse: la Pacific Alaska Airways, la British Yukon Aviation, la Northern Airways et la United Air Transport; cette dernière fut réorganisée sous le nom de Yukon Southern Air Transport¹¹⁶. Cette augmentation substantielle du trafic aérien était accompagnée de certains progrès considérables

dans la technologie des aéronefs dans le Nord. Par exemple, les moteurs furent modifiés de manière à faciliter l'entrée d'air chaud et furent dotés de capots pour le vol à basse température. Ces innovations furent apportées dès la construction de nouveaux aéronefs par les constructeurs canadiens. A la même époque, le comité de recherches des opérations aériennes du Conseil national de recherches mit sur pied son programme concernant le Nord, avec l'accent sur les difficultés de démarrage par temps froid, de lubrification et de refroidissement. L'effet de la froide température sur les lubrifiants fut étudié et des expériences furent effectuées sur des ailes trapézoïdales et sur la résistance de matériaux courants des aéronefs comme le sapin, le contre-plaqué, le fil profilé et la corde amortissante en caoutchouc¹¹⁷.

Ces progrès étaient accompagnés d'un regain d'intérêt envers les possibilités de l'avion dans le Nord. Vers la fin des années 30, on parlait du Yukon comme du futur carrefour du monde. Dans un article publié dans le *Canadian Geographical Journal* de 1937, il était affirmé avec assurance que les communications avec l'Orient seraient tout probablement mises sur pied à partir de ce territoire. Malgré ces prédictions, la route aérienne Yukon-Orient ne se concrétisa pas à titre de route viable pouvant remplacer celles existantes. Les possibilités économiques de cette route aérienne étaient très restreintes étant donné la population dispersée qu'elle desservait et, même si la distance entre Chicago et Hong Kong en passant par le Yukon était de 2760 milles plus courte que par la route traditionnelle San Francisco-Honolulu-Manille, le caractère pratique et technique de ce projet n'était pas à la hauteur de la réalité économique¹¹⁸.

A la fin de cette décennie, le territoire était desservi par un certain nombre d'aéroports. Les principaux se situaient à Whitehorse, à Dawson, à Mayo et à Carcross; il y avait de petits aéroports à Selkirk, McQuesten et Carmacks. Chacun avait été aménagé par l'administration territoriale. La société Pacific Alaska Airways aménagea un autre terrain à Burwash. La British Yukon Aviation entreprit en 1939–1940 un vaste programme d'aménagement de pistes d'atterrissage. Des terrains d'atterrissage d'urgence furent aménagés à Mica, aux ruisseaux Crooked et Flat, sur la rive nord de Laberge, à Braeburn, à Montague, à Fox Lake, à Little Salmon, à Yukon Crossing et à Grand Valley. De plus, le gouvernement améliora considérablement l'ancien terrain d'urgence de la société Treadwell¹¹⁹.

L'évolution du transport aérien ressemblant étroitement à celle de la route terrestre, les progrès de l'aviation au Yukon doivent beaucoup au transport du courrier. La requête des citoyens de Whitehorse en 1920, que la première expédition de l'Akaska Air avait livrée à Dawson, affirmait que les citoyens espéraient voir

bientôt des sacs postaux au lieu des bombes¹²⁰. La réponse du commissaire Mackenzie, transmise à Whitehorse lors du retour de l'expédition aérienne, exprimait son accord.

I was in receipt of your kind letter [petition] . . . three hours and ten minutes after it was delivered, a convincing argument in itself in support of your proposal that the time is now ripe for the inauguration of aerial mail communication in the Yukon.

*I beg to assure you that I am in hearty accord with the view so well expressed in your communication and will do all in my power to advance the matter.*¹²¹

La première tentative de mettre sur pied un service aérien de distribution du courrier fut un échec lorsque la White Pass and Yukon Route s'opposa avec succès à la demande de contrat faite en 1924 par la Laurentide Air Service¹²². En 1927, la société Treadwell Yukon réussit à obtenir une permission spéciale de transporter par avion le courrier entre Whitehorse et Dawson sans avoir signé de contrat; le service se limitait aux transports spéciaux comme service offert au public lorsque l'avion de la compagnie disposait de suffisamment d'espace et devait effectuer un vol d'un endroit à un autre¹²³.

Le premier vol commercial de courrier dans le territoire fut effectué par la Yukon Airways and Exploration Company le 11 novembre 1927. Ce jour-là, le *Queen of the Yukon* partit de Whitehorse à destination de Dawson et de Mayo, effectuant le vol en tout juste un peu moins de 4 heures et 30 minutes. L'avion ne se posa pas à Dawson mais largua le premier courrier aérien de cette ville en survolant le terrain. Chaque lettre portait une étiquette spéciale de la Yukon Airways au montant de 25 cents en plus du timbre habituel. Le courrier n'était pas transporté en vertu d'un contrat mais la compagnie avait eu la permission des autorités d'apposer sur chaque lettre cette étiquette qui constituait sa seule source de revenu pour ce service¹²⁴.

À l'automne de 1928, les entrepreneurs en distribution de courrier en hiver, Greenfield and Pickering, concluaient une entente avec la Treadwell Yukon afin de louer un des avions de cette dernière société pour transporter le courrier lorsque la route terrestre était fermée à la circulation. Cette entente fut renouvelée par Richards and Phelps, successeurs de Greenfield and Pickering, en 1929¹²⁵.

L'avènement d'un service de courrier aérien sur une base restreinte fut un bienfait pour les habitants du territoire. Le service de courrier en hiver avait toujours eu des imperfections: un malheureux sous-produit des lents moyens de transport, accompagné de restrictions sur le courrier de deuxième et de troisième classes. Par exemple, dans la région de Dawson, où les emplois dans les mines étaient saisonniers, les gens passaient souvent l'hiver sans

avoir eu la possibilité de lire un journal ou un périodique car ceux-ci étaient retenus à Whitehorse jusqu'au printemps. Lorsqu'ils étaient enfin transportés en aval de la rivière par le premier bateau, les hommes étaient déjà retournés au travail et les vieux journaux et périodiques, datant des mois de septembre et d'octobre de l'année précédente servaient à faire un grand feu de camp¹²⁶.

Il n'y avait pas uniquement les destinataires du courrier qui bénéficiaient du service aérien restreint. Les entrepreneurs eux-mêmes s'aperçurent que l'avion constituait un moyen de transport pendant le printemps et l'automne bien plus efficace que les véhicules traditionnels. De plus, le transport par avion revenait bien moins cher que le transport terrestre. Bien qu'habituellement l'entrepreneur se considérait chanceux de ne pas perdre d'argent pendant cette partie de l'année, la Greenfield and Pickering réalisait un profit brut de \$3000 à \$4000 après son premier automne d'activité¹²⁷.

Malgré les succès de l'avion, aucune tentative ne fut faite à ce stade pour mettre sur pied le transport du courrier, sinon toute l'année, du moins en hiver. La British Yukon Navigation Company comptait toujours sur le contrat d'été pour en tirer les revenus nécessaires, tandis que le transport des marchandises lourdes en hiver se faisait par véhicule. Le contrat d'hiver ne permettait pas à l'entrepreneur d'offrir le service aérien prévu en plus du service régulier de transport terrestre. Toutefois, en 1937, les pressions exercées par les sociétés de la région contre un service de courrier aérien pendant toute l'année se sont évanouies. Au mois de juillet de cette année-là fut inaugurée la livraison régulière de courrier par avion entre Edmonton et Whitehorse par la United Air Transport en vertu d'un marché du gouvernement, et la British Yukon Aviation obtint un contrat de transport du courrier en hiver vers toutes les localités situées au nord de Whitehorse. L'année 1938 marque le début des vols directs de courrier entre Vancouver et Whitehorse par la société Yukon Southern Air Transport, née de la fusion de la United Air Transport et de la Ginger Coote Airways; la même année, la Pacific Alaska Airways se joignit à la British Yukon Aviation et ces compagnies assurèrent un service de courrier aérien des États-Unis à Whitehorse¹²⁸.

L'avènement du service de courrier par avion entraîna la fin de l'utilisation de la route terrestre. Aménagée en 1901 comme moyen d'obtenir le contrat postal du territoire, la route ne pouvait survivre sans ce contrat. L'avion, qui n'est apparu que dix ans auparavant, devint en ce court laps de temps un mode important de transport au Yukon dont il fallait tenir compte.

120-122 Une excursion au lac Atlin était le point culminant d'un voyage dans le Nord. Les touristes descendaient à Carcross et de là, prenaient le *Tutshi* en direction soit de Ben-My-Cree, soit de Taku sur la rive ouest du lac Tagish (fig. 120). A Taku, les voyageurs pre-

naient le train pour franchir les deux milles et demi (fig. 121) qui les séparaient du *Tarahne* sur le lac Atlin (fig. 122). (Archives publiques Canada, Yukon Archives, R. Kingston.)

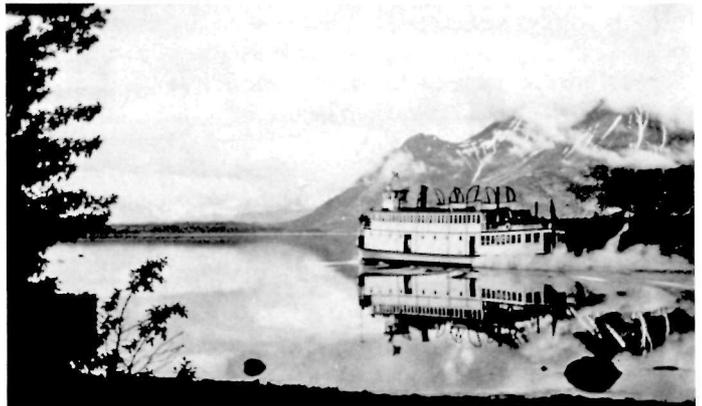
120



121



122



L'avion occupe une place de choix dans l'histoire des transports au Yukon car c'est le seul mode qui réussit à relever le défi causé par l'éloignement des localités, problème qui frappait le territoire depuis l'époque de la traite des fourrures. Bien entendu, l'avion ne résolut pas complètement ce problème. Le transport des marchandises lourdes par exemple, continua d'être un défi de taille. Néanmoins, l'avion a de fait, réduit l'abîme qui existait entre le territoire et le reste du pays. Comme l'a écrit un observateur prenant conscience d'un parallèle historique, «much in the same manner as British Columbia was more firmly united with other Canadian provinces through the establishment in 1886 of a transcontinental railway service, the Yukon need no longer be considered an outpost of empire»¹²⁹.

Au Yukon, l'avion n'avait pas la même fonction qu'ailleurs. Alors que dans les régions à forte population, l'avion se devait de rivaliser avec les autres moyens de transport et se devait d'être un moyen compétitif de voyager avec confort, l'avion servait au Yukon, de véhicule de transport toute saison¹³⁰. L'économie même de l'aviation facilitait ce rôle car l'avion répondait très bien aux besoins du Nord. Il était «flexible» – il pouvait se déplacer facilement, ce qui n'était pas le cas d'une rivière, d'une route ou d'une voie ferroviaire. Les coûts d'immobilisation d'une compagnie aérienne étaient restreints contrairement à des moyens plus traditionnels de transport. Etant donné que la marge d'erreurs dans le calcul économique au Yukon était très souvent bien petite, les investissements en matière d'installations de transport ont toujours constitué un grand risque à prendre, particulièrement en ce qui a trait à la mise sur pied. A la même époque, la demande de transport, surtout pour l'exploitation, était très forte étant donné que les ressources non renouvelables constituaient la base de l'économie territoriale. L'avion, étant flexible et n'exigeant qu'un coût d'immobilisation restreint, répondait remarquablement bien aux besoins du Yukon en matière de transport.

V

Pendant la majeure partie de l'entre-deux-guerres, la White Pass and Yukon Route fut au bord de la faillite. Malgré la demande créée par l'aménagement réussi des mines de Mayo, les données sur le tonnage rassemblées par la British Yukon Navigation Company démontrent que les chargements passèrent de 28 000 tonnes dans la période précédant 1914, à 14 245 tonnes en 1928, et à 18 121 tonnes en 1939. Comme la division du transport fluvial avait rarement réussi à fonctionner seule sur le plan financier, même dans les meilleures années, il est évident que les années 20 et 30 furent des années de grandes difficultés financières¹³¹.

Compte tenu de l'interdépendance des modes de transport, il

n'est pas surprenant que le chemin de fer ait éprouvé les mêmes difficultés. Comme le disait Walter Hamilton, l'activité minière et l'industrie du tourisme surtout ont tout juste permis «de faire aller la machine» au cours de cette période difficile. Les historiens du chemin de fer Thompson et Edgar avaient bien écrit, en 1933, que la plate-forme de la voie de chemin de fer se comparait favorablement à celle de n'importe quel chemin de fer de montagne en Amérique du Nord, mais leur évaluation dissimulait le fait que la compagnie se trouvait dans de sérieux embarras. En 1928, Herbert Wheeler signalait que la société fonctionnait avec une marge de sécurité très mince et cette marge diminua progressivement au cours des années 30. On dit que Wheeler, qui était devenu président, dut un jour hypothéquer sa maison pour payer ses employés et que les cadres de la société ne touchèrent aucun salaire pendant les mois d'hiver¹³². Il n'était pas rare de voir la société demander aux clients de payer des livraisons à l'avance afin de pouvoir maintenir son horaire d'hiver réduit, et l'un des administrateurs a rappelé les réunions que tenait désespérément la société en vue d'établir quelle était la solution la moins coûteuse: faillir aux engagements du contrat de livraison du courrier avec les Etats-Unis et payer l'amende qui s'ensuivrait, ou livrer le courrier à temps. On dut oublier les dividendes; l'année 1912 fut la dernière année où les actionnaires devaient réaliser des produits de placement, avant la reprise de la fin des années 50¹³³.

VI

Chose curieuse, l'instabilité économique de l'époque 1914–1939 ne paralysa pas l'expansion de l'industrie du transport. Au contraire, les restrictions semblent avoir été la cause de la rationalisation des modes de transport à laquelle on a assisté et qui n'aurait pas été possible si la prospérité avait caractérisé cette période. L'avènement de Whitehorse comme centre des activités de transport dans le territoire fut l'une des manifestations de cette rationalisation, laissant présager que la ville remplacerait Dawson comme capitale territoriale. Jusqu'en 1923–1924, le caractère des activités de transport avait assigné à Dawson un rôle quasi métropolitain, mais Dawson ne put garder ce rôle après la décentralisation économique qu'entraîna la montée de Mayo, et la ville jadis secondaire de Whitehorse prit la place de Dawson.

Le facteur le plus important de la croissance de l'industrie du transport pendant cette période fut l'exploitation du minerai d'argent et de plomb. La montée de Mayo non seulement amena des changements dans les routes de transport, diminuant ainsi l'importance de Dawson comme centre des activités de transport, mais permit également de jeter les bases d'une superstructure des modes de transport existants et de concentrer les efforts vers

des améliorations et des innovations. Deux de ces innovations, les plus importantes, soit l'avion et le tracteur, sont dues aux efforts des mineurs et des hommes d'affaires du district de Mayo.

L'évolution vers un monopole de l'industrie minière dans les districts de Klondike et de Mayo constitua, dans une large mesure, la réponse aux problèmes de transport. En limitant ses engagements au Yukon après la première guerre mondiale, particulièrement sur le plan financier, l'administration publique favorisa indirectement l'essor de ces monopoles qui constituaient la seule forme d'organisation économique possédant les capitaux nécessaires pour faire des investissements dans des services d'électricité et de transport, d'une importance vitale pour l'exploitation minière à grande échelle.

Malgré toutes les améliorations et les innovations qui ont marqué l'entre-deux-guerres, il restait deux problèmes fondamentaux. Tandis que l'éloignement était un peu atténué par l'avènement de l'avion, il continua de poser un problème insoluble sur le plan du transport lourd. La dépendance continue sur le transport fluvial, soumis aux changements climatiques des saisons, retarda l'adoption du transport terrestre toute saison, besoin crucial pour l'essor économique du territoire à l'approche du demi-siècle.

L'apport militaire

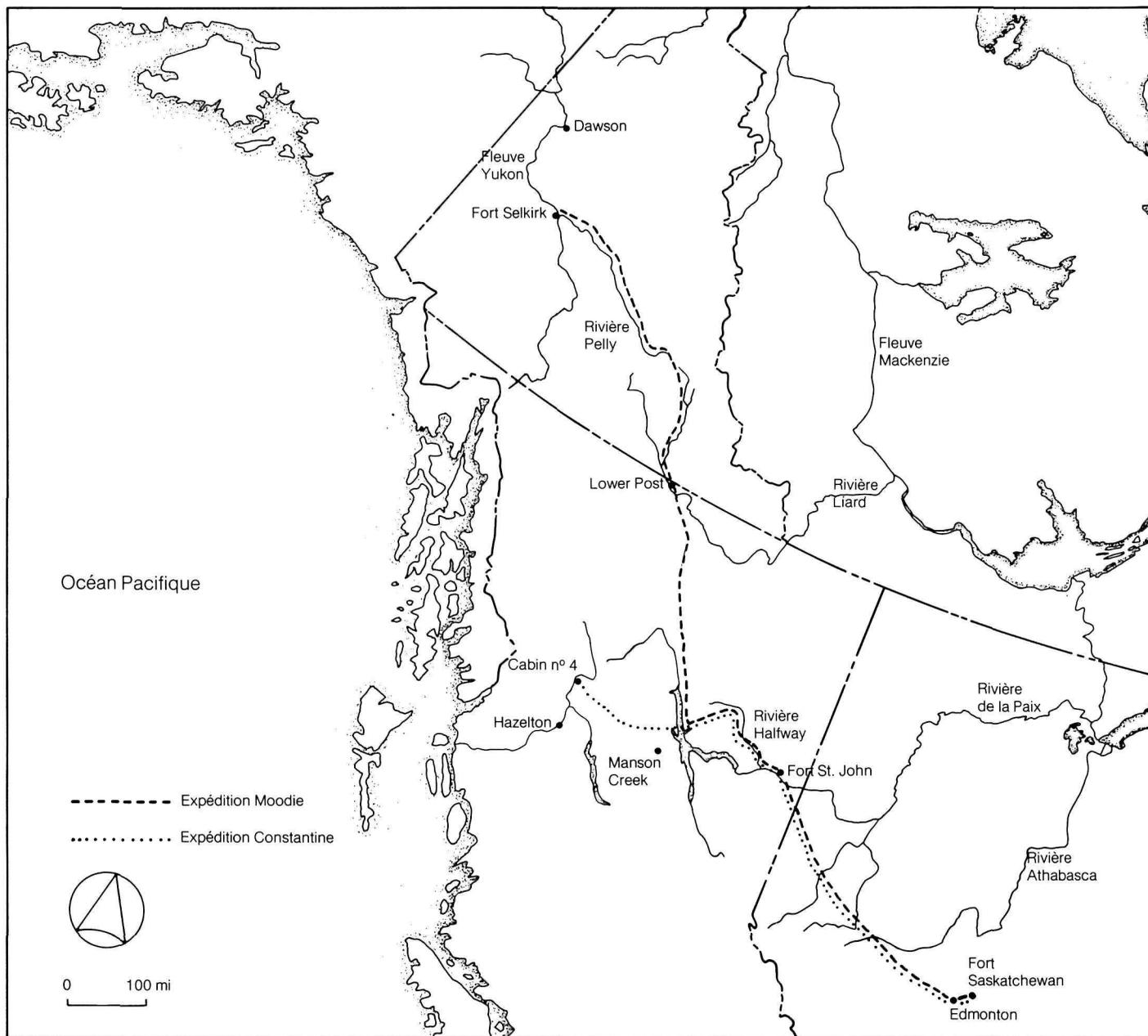
I

Contrairement aux événements de la première guerre mondiale qui n'eurent pratiquement aucun effet dans le Nord, la période qui suivit l'attaque de Pearl Harbour amena des investissements massifs, directement reliés aux activités militaires, dans les entreprises de transport du Nord. L'initiative la plus importante dans le domaine du transport territorial fut la construction de la route militaire Alcan.

II

Si l'on oublie le caractère stratégique de la route militaire Alcan, on peut considérer cette entreprise comme la dernière et la seule fructueuse des tentatives qu'on a faites pendant un demi-siècle pour relier le Yukon à l'extérieur. Dès 1897, le commissaire Herchmer de la Police à cheval du Nord-Ouest, prévoyant qu'une multitude de chercheurs d'or emprunteraient la route de l'arrière-pays pour se rendre au Klondike, avait chargé l'inspecteur J.D. Moodie de rassembler des données complètes sur la meilleure route à conseiller aux groupes se dirigeant vers le Yukon via la route Edmonton-Pelly. On demanda à Moodie de déterminer les sections où il serait possible d'aménager, à peu de frais, une piste pour chariots, de signaler les points de traversée de cours d'eau qui exigeraient la construction de ponts ou l'établissement d'un service de traversiers, de prendre des notes sur les sources d'approvisionnement en combustibles, en nourriture et en foin, et de choisir des emplacements pour la construction de dépôts d'approvisionnement. Accompagné de quatre collègues, d'un guide indien et d'un Métis, Moodie quitta Edmonton le 4 septembre 1897. Ses provisions étaient maigres: il n'emportait que 100 livres de pemmican. On avait commandé à l'expédition de ne compter que sur les ressources de la nature pour vivre et de n'utiliser le pemmican qu'en dernier recours. On prévoyait que Moodie atteindrait le Yukon au cours de l'hiver, et comme Herchmer lui avait dit, le pemmican serait peut-être alors le seul moyen d'atteindre le Klondike¹.

On se rendit compte rapidement que les rations aussi bien que l'horaire ne correspondaient pas à la réalité. L'expédition n'atteignit Fort St. John que le 1^{er} novembre, et resta immobilisée pendant un mois pour les préparatifs de la prochaine étape. Après Fort St. John, Moodie dut faire face à une série d'obstacles imprévus qui ralentirent considérablement les progrès de l'expédition. C'était l'hiver, et il était extrêmement difficile de vivre des ressources de la terre. On ne pouvait pas faire confiance aux guides, qui se succédaient, et le terrain était ardu et presque entière-



ment inexploré. Les postes de traite où Moodie devait s'approvisionner étaient habituellement sous-approvisionnés et l'expédition était incapable de renouveler ses approvisionnements. Les caches, que des groupes envoyés en éclaireurs avaient préparées à des points désignés le long de la route, étaient vides lorsque le groupe principal les atteignait, pillées par les autochtones locaux ou les aventuriers en route vers le Klondike². Onze mois après leur départ de Fort St. John, les membres de l'équipe Moodie, épuisés et hagards, atteignirent Fort Selkirk. La grande ruée vers l'or était presque terminée, et la route Edmonton-Pelly ne paraissait plus aussi nécessaire. Dans son rapport définitif à Herchmer, Moodie écrivait que, d'après lui, cette route vers le Yukon ne serait jamais utilisée parce qu'il y en avait une plus courte, via Skagway et le col White³. Il fallut cinquante ans et la route de l'Alaska pour lui donner raison.

En dépit des conclusions de Moodie et du déclin de l'économie yukonaise, on conçut un plan encore plus ambitieux : tracer une route entre Edmonton et le territoire. Encore une fois, la tâche fut confiée à la Police à cheval, et le 17 mars 1905, le surintendant Charles Constantine, qu'on retrouve associé à l'histoire du Yukon dès 1894 et dans les beaux jours de Forty Mile, quitta Fort Saskatchewan avec une équipe de 31 hommes en direction de Fort St. John, désigné terminus sud-est de la route projetée. Constantine avait pour mission de construire une route pour chariots de huit pieds de largeur sur une longueur de 750 milles, de paver avec des rondins les tronçons de la route traversant des terrains marécageux, d'aménager les ponts nécessaires et de construire des haltes routières à tous les 30 milles. L'équipe, en se servant des outils les plus rudimentaires, aménagea 94 milles de route au cours de la première saison des travaux, et à l'automne de 1906, en avait aménagé 134 de plus, atteignant un point situé à 20 milles à l'ouest de Fort Graham. En septembre de l'année 1907, le détachement atteignait le poste n° 4 de la ligne télégraphique Colombie-Britannique-Yukon, à 377 milles du camp de base de Fort St. John. On ne reprit pas les travaux en 1908 parce que les négociations avec l'administration de la Colombie-Britannique au sujet du financement du tronçon de route dans cette province avaient été rompues, ce qui eut pour résultat que la route, appelée plus tard «la route vers nulle part», fut abandonnée⁴.

Vingt années devaient s'écouler avant qu'un autre plan visant à rendre accessible par terre cette zone nord-ouest du continent retienne l'attention du public. Cette fois, l'initiative fut lancée non pas au Canada mais en Alaska, où Donald MacDonald, un ingénieur de Fairbanks, inaugura une vigoureuse campagne en faveur de la construction d'une route pour relier l'Alaska au continent. Les efforts faits jusque-là par des Canadiens pour relier le Yukon

avec l'extérieur avaient provoqué peu d'intérêt, sinon pas du tout, dans le public; par contre, MacDonald réussit à gagner à sa cause l'*International Highway Association*, et avec le slogan «Seven million dollars purchased Alaska for the United States, seven million more will make Alaska one of the United States», gagna l'acceptation générale du public de l'Alaska et de l'état de Washington et l'appui d'un certain nombre d'associations nationales des Etats-Unis. Bien que le Yukon ne figurât pas au plan d'une façon directe, certains résidents de Dawson établirent une filiale de l'*International Highway Association* pour faire valoir leurs propres intérêts dans la route. De même, la Colombie-Britannique, où devait se trouver le tronçon le plus important de la route, se montra vivement intéressée au projet⁵.

Le projet prit un grand essor lorsque l'Assemblée législative de l'Alaska proposa, en avril 1929, qu'on convoque des représentants des Etats-Unis et du Canada pour étudier la question. En 1930, le congrès américain autorisa le président à nommer trois commissaires spéciaux pour étudier, en collaboration avec les représentants du dominion du Canada, un projet de construction d'une route qui relierait la partie nord-ouest des Etats-Unis avec la Colombie-Britannique, le Yukon et l'Alaska. L'année suivante, le Canada établit une commission, dont faisait partie le député du Yukon, George Black. En octobre, les membres de la commission américaine rencontrèrent, à Victoria, leurs homologues canadiens, pour tenir des débats préliminaires sur les questions techniques et économiques du projet de route. Deux ans plus tard, la commission américaine présenta son rapport au Congrès. Ce rapport établissait que le projet de route était viable et pouvait être réalisé à un coût raisonnable, et recommandait qu'on entreprenne des négociations avec le Canada pour déterminer son intérêt dans l'entreprise⁶.

Le fait que le Canada ne publia pas de rapport sur les résultats de l'étude de la commission canadienne semble indiquer un manque d'intérêt de la part du gouvernement canadien. Pour le député George Black, toute l'affaire a probablement été exaspérante. Ses commettants n'invoquèrent pratiquement qu'un seul argument à l'appui du projet de route: les occasions d'emploi. Si l'on exclut l'indomptable T. Dufferin Pattullo, qui, à titre de premier ministre de la Colombie-Britannique, était fortement intéressé à ce que l'entreprise se concrétise, l'appui du Canada fut très faible⁷.

Les élections générales de 1935 ne contribuèrent aucunement à modifier la position du Canada. Le programme économique du gouvernement de Mackenzie King était même moins audacieux que celui du gouvernement précédent, et l'argument de l'aide financière américaine invoqué par les défenseurs du projet de

route n'impressionna pas le premier ministre. Les Américains ne se tinrent pourtant pas pour battus, et en mars 1936, les Etats-Unis soulevèrent de nouveau la question. King ne répondit pas directement aux Etats-Unis, mais soumit le projet de route à l'étude du ministère de la Défense nationale, qui déclara qu'en cas de guerre entre les Etats-Unis et le Japon, l'existence de cette route pourrait amener les Etats-Unis à oublier la situation de neutralité du Canada, et déconseilla fortement la participation du Canada à ce projet de route⁸.

Fort de l'avis de ses conseillers militaires, King se rendit à Washington en mars 1937 pour discuter, entre autres questions, du projet de route. Fait ironique, Roosevelt invoqua surtout la valeur militaire de la route en cas de conflit avec le Japon. King répondit que l'affaire pourrait être étudiée, réponse quelque peu fallacieuse si l'on considère l'opinion qui avait été émise par le ministère de la Défense nationale, mais refusa d'engager le Canada.

Pour un moment, on avait réussi à préserver la neutralité du Canada, mais Roosevelt trouva un allié en la personne du premier ministre de la Colombie-Britannique, Pattullo, qui se montra beaucoup plus sensible aux problèmes de la défense de la côte ouest et de la route de l'Alaska que ne l'était le gouvernement d'Ottawa. Les déclarations publiques de Pattullo pressant le gouvernement des Etats-Unis d'exercer de fortes pressions sur Ottawa chagrinerent beaucoup le premier ministre canadien, qui attachait un grand prix à l'autonomie canadienne. D'après James Eayrs, l'intervention de Pattullo eut pour effet de renforcer la détermination du cabinet de ne rien faire. Quant à la suggestion voulant que les Etats-Unis financent entièrement le projet, King répliqua que l'intérêt public interdisait d'utiliser les fonds d'un gouvernement étranger pour effectuer des travaux publics au Canada. Comme Lapointe l'avait fait remarquer, il se serait agi d'une invasion financière, ou, comme King le dit, d'une infiltration financière⁹.

En 1938, le chef de l'état-major des forces armées américaines déclara que la route avait une valeur militaire négligeable¹⁰. Au même moment, un comité interministériel canadien présentait un rapport au gouvernement, dans lequel on faisait ressortir certains avantages qui découleraient de la construction de la route: création de nouvelles agglomérations, mise en valeur des ressources, essor du tourisme et des loisirs, augmentation de la circulation aérienne, baisse du chômage. Dans l'intervalle, le président Roosevelt, sur l'ordre du Congrès, avait créé une commission de cinq membres, chargés

to cooperate and communicate directly with any similar agency which may be appointed in the Dominion of Canada in a study for the survey, location, and construction of a highway to connect the Pacific Northwest part of continental United States with British

Columbia and the Yukon Territories [sic] in the Dominion of Canada and the Territory of Alaska.

Malgré la position que le Canada avait prise, le gouvernement canadien adopta, le 22 décembre 1938, un décret qui établissait une commission composée de cinq membres chargés *to enquire into the engineering, economic, financial and other aspects of the proposal to construct the said highway to Alaska and to meet for the purpose of discussion and exchange of information with the United States Commission.*

Cette volte-face était plus apparente que réelle, comme le démontre le texte du préambule du décret, qui mentionnait les représentations réitérées de la Colombie-Britannique et des Etats-Unis et qui laissait entendre que la décision de nommer une commission canadienne résultait de ces pressions. Néanmoins, on peut supposer que les éléments les plus mal vus de la proposition de construction de route, c'est-à-dire les éléments susceptibles de compromettre la neutralité du Canada et son autonomie, n'étaient pas mentionnés. En se contentant de créer une commission dont le seul objet était d'étudier le problème, le gouvernement canadien suivait une tradition de longue date dans la politique canadienne, qui fut respectée au plus haut point durant le mandat de King.

La commission canadienne tint une première réunion à Victoria en avril 1939, réunion qui fut suivie d'une série d'assemblées publiques dont une eut lieu à Whitehorse. On entendit un certain nombre de représentants locaux qui, tous sauf un, donnèrent leur appui au projet de route. La seule voix dissidente fut celle de W.D. MacBride, qui fit la lecture, au nom de Herbert Wheeler, président du White Pass and Yukon Route Railway, d'une déclaration rédigée d'avance. MacBride alléguait que le coût de la route projetée surpassait de loin les bénéfices que sa construction entraînerait. Il déclara que la route serait superflue, que le Yukon était amplement pourvu d'installations de transport. Il était d'avis que l'avion était et continuerait d'être un instrument de croissance beaucoup plus efficace pour le territoire que ne le serait jamais une route.

Même si MacBride nia catégoriquement l'existence de tout conflit d'intérêt, il est évident que la White Pass and Yukon Route considérait le projet de route comme une menace sérieuse pour ses propres opérations. Bien que les représentants de la société aient sans aucun doute été sincères dans leur évaluation du projet (le trafic existant suffisait à peine à maintenir leurs opérations), on doit envisager leur opposition sur le plan des répercussions qu'aurait pu avoir sur leur chiffre d'affaires la disponibilité d'une autre voie d'accès. Cependant, d'après les habitants du territoire, le véritable point de contestation était le transport à bon marché

et en dépit des difficultés économiques apparentes du White Pass and Yukon Route Railway, on a soupçonné la société de profiter de son monopole et deviné qu'un mode de transport de rechange serait plus économique que les services fournis par la White Pass and Yukon Route.

Les incursions faites à la hâte par la commission à Whitehorse et à Carcross marquaient la première et la dernière occasion pour le territoire de participer aux discussions. La commission s'occupait ensuite d'accumuler des données spécifiques touchant les tracés possibles, les coûts de construction et les modes de financement. Fait paradoxal si l'on considère le choix définitif du tracé de la route, la demande d'une audience publique pour faire entendre les intérêts d'Edmonton fut rejetée sous prétexte que le décret d'établissement de la commission avait limité les études de routes au territoire de la Colombie-Britannique. Au cours des années 30, les seuls tracés qui firent l'objet d'études sérieuses au Canada et aux États-Unis étaient en Colombie-Britannique. La route d'Edmonton, dont le gouvernement canadien avait fait activement la promotion au début du siècle, fut abandonnée en grande partie parce que l'initiative de la construction d'une route venait à cette époque des États-Unis.

En 1939, on entreprit un programme de travaux de reconnaissance aérienne en vue d'étudier les trois tracés de Colombie-Britannique faisant alors l'objet de discussions¹¹. Le point de départ de chacun de ces tracés se trouvait à Prince George, bien que dans le cas des tracés de la route côtière et de la route «A», on choisit Hazelton à 300 milles au nord-ouest de Prince George, afin de profiter de la route existante entre ces deux agglomérations. Le tracé de la route ouest ou route côtière, comme on l'appela, traversait Hazelton et suivait la rivière Skeena à l'ouest jusqu'à Kitwanga. A Kitwanga, la route obliquait vers le nord, côtoyant les rivières Nass, Bell-Irving et Iskut supérieure jusqu'à Telegraph Creek. De là, la route suivait la ligne télégraphique en passant par Atlin, Tagish, Carcross et Whitehorse. A partir de Whitehorse, la route se dirigeait à l'ouest vers le lac Kluane, en passant par Champagne et Kluane, puis au nord-ouest vers le bassin de la rivière Tanana, pour enfin rejoindre la route Richardson à Big Delta en Alaska.

La route «A», à l'est de la route côtière, suivait la ligne télégraphique depuis Hazelton jusqu'à la rivière Klappan. Elle remontait alors vers le nord jusqu'à la rivière Stikine, suivait la rive est de la rivière Tuya jusqu'au lac Gun, traversait la rivière Nakina et rejoignait la ligne télégraphique à Atlin. Une route «A» de rechange, de Fort St. John au lac Takla, convergeait vers la route principale à l'ouest de la rivière Skeena supérieure. La route «B», ou route des montagnes Rocheuses, partait de Prince George, suivait la ri-

vière Parsnip jusqu'à son point de confluence avec la rivière Finlay à Finlay Forks, et continuait le long de la rivière Finlay jusqu'au col Sifton. De là, elle longeait la rive ouest de la rivière Kechika, franchissait la ligne de partage des eaux aux rivières Frances et Liard et suivait la rivière Pelly jusqu'à Pelly Crossing. A partir de Pelly Crossing, elle longeait la piste de Dawson, rejoignant la route Richardson, qui partait de Glacier Creek.

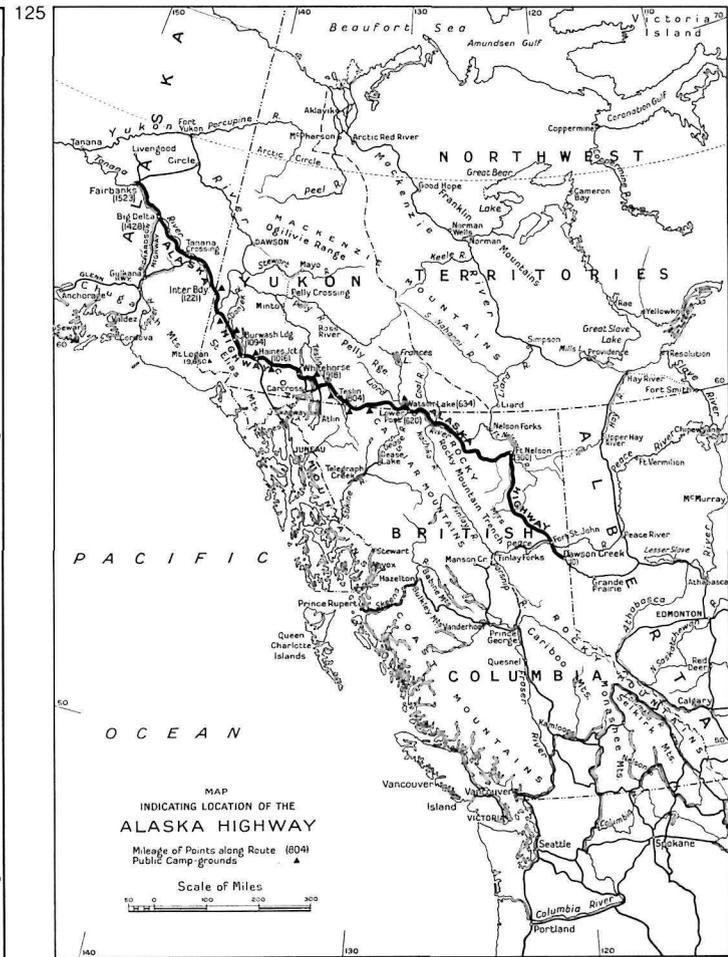
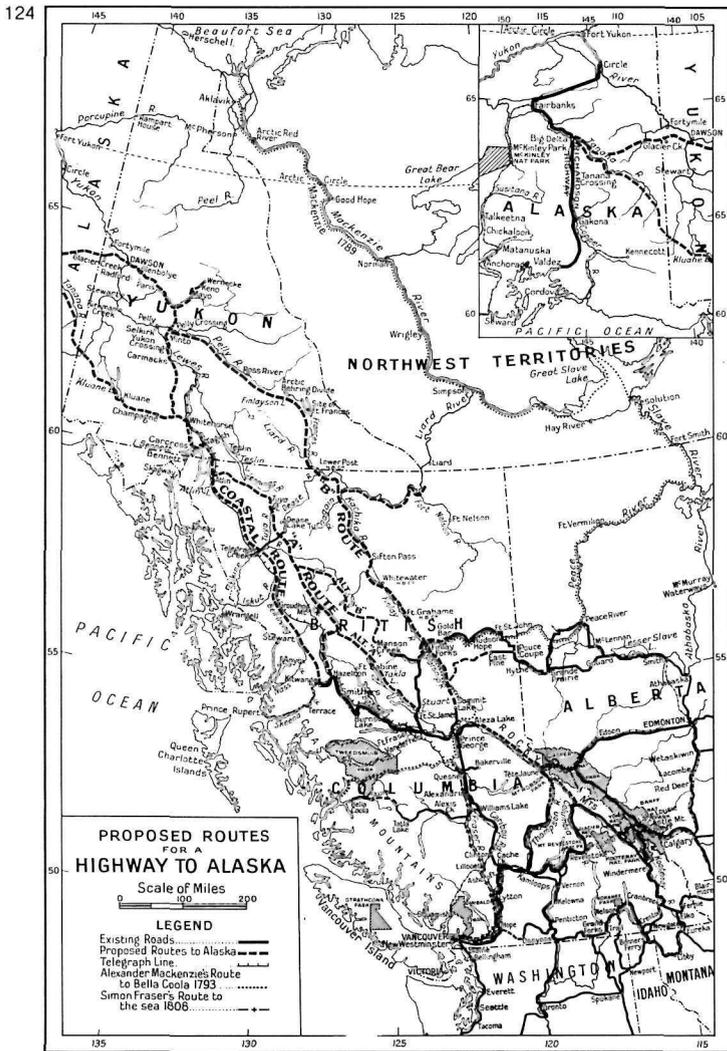
La route côtière se révéla non réalisable à la suite des travaux de reconnaissance aérienne. Bien qu'elle eût permis l'accès par terre aux agglomérations situées le long de la côte et fourni un attrait panoramique supérieur aux autres routes, facteur important sur le plan touristique, le projet ne répondait pas aux conditions techniques et financières établies. Les vallées de rivières étaient profondes et les parois des cols de montagne élevées; on s'interrogeait sur les chances de maintenir les activités en toutes saisons à cause des fortes précipitations et des dépenses excessives qu'entraînerait l'entretien¹².

La commission recommanda qu'on poursuive les travaux sur le terrain de la route «A» au cours de 1940 afin de compléter les données déjà recueillies pour la route «B»¹³. La commission présenta son rapport définitif en 1941. Elle concluait que les coûts, les possibilités techniques et le potentiel touristique n'étaient pas des facteurs décisifs, mais que les ressources minérales, la proximité de la zone d'agriculture de la rivière la Paix, de même que les routes aériennes faisaient pencher la balance en faveur de la route «B» ou la route des montagnes Rocheuses¹⁴.

Les recommandations de la commission canadienne rejetaient complètement la route côtière, longtemps favorisée par les Américains, en particulier le tronçon suivant la route aérienne de Whitehorse vers l'Alaska. Whitehorse se trouvait à 200 milles de la route proposée. Les treize années d'efforts des Américains aboutissaient à un rapport canadien qui faisait fi complètement des vœux des États-Unis. On ne peut pas savoir si le gouvernement américain aurait continué de s'intéresser à la route, compte tenu de la préférence du Canada pour une route à travers les Rocheuses, puisque, en définitive, le sort de la route ne fut réglé ni par les États-Unis ni par le Canada mais bien par le Japon.

III

Le 7 décembre 1941, la seconde guerre du siècle en Europe dégénérait en un conflit mondial. Dans une application presque par faite des lois de guerre selon un historien américain, l'attaque de Pearl Harbor par les Japonais exposait à l'ennemi toute la côte occidentale de l'Amérique du Nord¹⁵. Le projet de la route de l'Alaska qui s'éternisait en d'interminables discussions bilatérales depuis une décennie se révéla dans toute son urgence lorsque se



manifesta l'importance stratégique de l'Alaska à la fois pour la défense nord-américaine et le soutien matériel de la Russie. La route de l'Alaska, dont la réalisation avait échoué en temps de paix, devint une réalité en temps de guerre. Il n'y avait rien comme la peur, écrit Edward McCourt, pour pousser à agir¹⁶.

Le 2 février 1942, le ministère de la Guerre des Etats-Unis ordonnait l'exécution immédiate d'une étude et d'un plan pour la construction d'une route militaire jusqu'en Alaska. Le 13 février, on informait le gouvernement du Canada du projet qui fut approuvé le même jour et, le 14 février, le gouvernement des Etats-Unis émettait une directive donnant le feu vert au projet¹⁷. Le 17 mars 1942, les deux pays signaient une entente officielle précisant leurs obligations respectives pour la réalisation du projet. Pour leur part, les Etats-Unis s'engageaient à construire une route militaire entre Dawson Creek (Colombie-Britannique) et Fairbanks (Alaska), via Big Delta sur la route Richardson. Le gouvernement américain acceptait d'entretenir la route pour la durée de la guerre et pour une période de six mois après la cessation des hostilités avant de remettre au Canada la partie de la route située dans son territoire. Pour sa part, le gouvernement canadien accorderait les emprises nécessaires, fournirait les matériaux de construction locaux et exonérerait des droits de douane, des droits de permis et de l'impôt sur le revenu les sociétés et les citoyens américains¹⁸.

L'existence d'un certain nombre de pistes d'atterrissage entre Edmonton et Whitehorse constitua un élément décisif dans l'établissement du tracé de la route projetée. Cette route à relais du Nord-Ouest comme on l'appela, devint la route intérieure qui protégerait de l'ennemi la future route, suivant les exigences de la stratégie; tributaire de la ville d'Edmonton, elle offrait cet autre avantage de permettre le transport du matériel nécessaire à la construction de la route par des routes et des circuits aériens déjà établis, si jamais la navigation était interrompue sur la côte ouest. Il ne faudrait pas croire que la route à relais reçut un rôle purement secondaire toutefois, car la route de l'Alaska devait non seulement permettre en tout temps le transport par camion du fret en Alaska, mais aussi donner accès par voie de terre aux aéroports de la route à relais pour faciliter l'envoi de matériel en Russie¹⁹.

Conçue en 1939 pour faciliter le transport aérien civil entre Edmonton et Whitehorse, la route à relais du Nord-Ouest ainsi qu'elle fut baptisée, consiste en une série d'aéroports construits à Grande Prairie (Alberta), Fort St. John et Fort Nelson (Colombie-Britannique), et à Watson Lake et Whitehorse (Yukon). S'ajouta à ces aéroports un nombre de pistes d'atterrissage d'urgence, suivant la pratique courante, échelonnées entre les aéroports. Les

travaux commencèrent en 1940 et, en septembre 1941, la route était ouverte aux appareils volant selon les règles du vol à vue. En décembre, après l'installation de radiophares d'alignement, on inaugura les vols tout-temps²⁰.

Bien que la construction de la route à relais du Nord-Ouest se fit pendant les deux premières années de la guerre, ce n'est qu'après l'engagement des Etats-Unis dans cette dernière qu'on modifia le caractère commercial originel de l'artère aérienne. La déclaration de guerre des Américains et la décision de construire la route de l'Alaska imposèrent un nouvel examen des fins d'abord non militaires prévues pour la route à relais. A partir de 1942, on agrandit les principales pistes, on augmenta les installations de navigation et on ajouta des hangars, des ateliers, des systèmes de ravitaillement en carburant, et des dispositifs d'éclairage des aéroports. On accrut le nombre de logements et on améliora les services d'électricité et d'eau. Tout cela avait été réalisé en 18 mois et était achevé en juillet 1943²¹.

Le tracé de la route ne fut pas facile à établir car presque personne ne connaissait bien le territoire à traverser²². Ce sont donc les arpenteurs sur place qui déterminèrent presque tout le tracé de la route²³. Là où la topographie d'une région donnée dictait l'utilisation d'une route secondaire pour atteindre une certaine piste d'atterrissage de préférence à la route principale, on construisit de telles déviations. Selon la remarque très juste d'un observateur, la route suivit le parcours qui présentait le moins de difficultés. En effet le plan de construction exigeait le choix d'un tracé qui permettrait de construire une route militaire carrossable dans les plus brefs délais avec des moyens extraordinaires en termes de main-d'oeuvre et d'équipement²⁴.

En vertu du plan de construction échelonnée conçu par le ministère de la Guerre, la construction de la route militaire Alcan devait se faire en deux étapes. La première prévoyait la construction d'une route primitive ou de camionnage par le corps de génie de l'armée américaine et la seconde une route de gravier par des entrepreneurs civils soumis à la *Public Road Administration* des Etats-Unis. Les plans originaux préoyaient une route permanente ayant une largeur de 36 pieds, dont les 20 pieds du centre seraient revêtus de pierre concassée ou de gravier. Plus tard, on ramena la largeur à 26 pieds à l'ouest de Fort St. John²⁵.

Les travaux commencèrent en mars 1942. Au total, environ onze mille militaires, répartis en sept régiments, y furent affectés. Pour accélérer les travaux, la route fut divisée en six tronçons: Dawson Creek à Fort Nelson, Fort Nelson à Lower Post, Lower Post à Teslin, Teslin à Whitehorse, Whitehorse à la frontière, et de la frontière à Fairbanks. De cette manière, les travaux se firent simultanément sur les six tronçons. Six équipes de

126 Un ingénieur faisant partie d'un détachement de reconnaissance de l'armée américaine examine le terrain pour trouver un passage convenable pour la route de l'Alaska. (Archives publiques Canada.)

126



127 Un bulldozer dégage le passage.
(Archives publiques Canada.)

127



travailleurs furent affectées à chaque tronçon; chacune construisait environ 20 milles de la route pour sauter ensuite à la tête de la construction²⁶.

Le nombre des accidents géographiques que devait traverser la route n'empêcha pas la mise au point d'une méthode de construction qui alliait souplesse et facilité d'application. Pour chaque étape, on adopta un ordre de travail permettant de faire avancer les tracteurs de tête le plus vite possible. Le tracé était d'abord marqué par des équipes de repérage. Puis les tracteurs de pointe avançaient et déblayaient une bande d'une largeur de 50 à 100 pieds. A leur suite, les béliers mécaniques nivelaient le tracé et effectuaient un premier terrassement. Venaient ensuite les équipes chargées des fossés et des ponceaux, qui cédaient leur place à celles chargées du terrassement final²⁷.

Toute désireuse qu'était l'armée de maintenir un rythme de travail conforme à l'urgence du projet, elle n'en fut pas moins constamment ralentie par les cours d'eau et les ruisseaux croisant le tracé de la route. Bien qu'on pût passer à gué en plusieurs de ces endroits, du moins durant la construction de la route, il fallut tôt ou tard penser à y ériger des ponts puisque la route constituait sa propre voie d'approvisionnement.

L'utilisation de pontons compensa en partie la lenteur des équipes affectées aux ponts qui généralement se trouvaient loin derrière les autres équipes. Il suffisait de les attacher ensemble, de les revêtir de planches et de les équiper de moteurs hors bord, pour convertir les pontons en bacs permettant le transport des hommes et de l'équipement d'un côté d'une rivière ou d'un ruisseau à l'autre. Avec un débarcadère, une série de pontons reliés ensemble, revêtus de bois et ancrés à chaque bout à une pièce d'ancrage, on obtenait un pont portatif. On pouvait ensuite défaire les bacs en pièces et les acheminer jusqu'au passage suivant²⁸.

Toute la circulation se faisait sur ces pontons jusqu'à ce que les équipes de construction des ponts les remplacent par des structures permanentes. Au lieu de la méthode classique, mais lente des piliers enfoncés, on préféra se servir de caissons. Ne possédant certes pas la durabilité des piliers permanents, les caissons, simples boîtes en bois rond non fermées et remplies de roches, présentaient l'avantage de la rapidité d'exécution. Entourés d'une feuille d'acier découpée dans des bidons vides de combustible en guise de protection contre l'action de la glace, les caissons étaient suffisamment résistants pour répondre aux objectifs militaires immédiats de la route²⁹.

Le muskeg et le pergélisol ont aussi causé plusieurs retards, d'abord parce que tous les deux exigeaient un traitement spécial et deuxièmement parce que l'armée, au début des travaux, s'atta-

qua au pergélisol de la même manière qu'au muskeg³⁰. Tandis qu'il fallait d'abord enlever le muskeg pour préparer une surface de forme stable, l'enlèvement de la couche superficielle du pergélisol, espèce de gadoue, avait l'effet contraire puisqu'il exposait un sous-sol antérieurement stable à l'action de fonte des températures de surface adjacentes et du soleil. Après une période d'essais et discussion du problème avec les entrepreneurs locaux en construction de route, l'armée adopta une technique semblable à celle que ces derniers utilisaient au tout début du siècle. Il s'agissait d'éviter le plus possible de bouleverser le sol gelé en permanence; d'en recouvrir les sections exposées pour en empêcher la fonte et d'ajouter des rondins pour mieux isoler la surface³¹.

Le plan de construction en deux étapes établi à Washington s'effondra bien vite parce que l'intensité du trafic – hommes et équipement – sur les tronçons terminés de la route de camionnage, entraîna leur rapide détérioration³². Avec le recul des années, il semble évident que l'on ait sous-estimé le degré d'utilisation que connaîtrait la route pendant les premières phases de la construction. Donc au début du mois d'août 1942, le programme de construction en deux étapes fut abandonné et la *Public Road Administration* (E.-U.), établie à Whitehorse depuis la mi-mai, où elle accordait des contrats à des entrepreneurs civils en construction pour la phase finale de travaux, fut rappelée³³.

Des nombreux problèmes qu'a connus la construction de la route militaire Alcan, aucun ne fut plus important ni plus accablant que l'approvisionnement³⁴. Comme la ruée vers l'or de 1897–1898, le projet Alcan exerça une pression énorme sur le réseau de transport du Nord. Si une importante participation locale avait été rendue possible, une grande partie de la pression exercée sur les quatre voies régionales d'approvisionnement – la Northern Alberta Railway, la White Pass and Yukon Route, une route depuis le port de Valdez (Alaska), et le chemin de fer de l'Alaska – aurait été réduite³⁵. Mais la participation locale fut forcément minime et l'armée et les entrepreneurs privés devaient trouver la main-d'oeuvre, le matériel et l'équipement, presque entièrement à l'extérieur. Il suffit de se rappeler que l'idée de construire la route avait été lancée avant la guerre précisément afin d'améliorer les moyens de transport de la région généralement jugés insuffisants, pour ne pas s'étonner que ces mêmes moyens de transport, dont aucun n'avait été destiné à un usage continu et intense, ne se révélèrent pas à la hauteur de la demande créée par Alcan.

Pour des raisons géographiques et logistiques le fardeau de l'approvisionnement incombait surtout à la White Pass and Yukon Route. Ce chemin de fer, dont le terminus se trouve à Whitehorse,

128 Un groupe d'ouvriers pose des rondins sur le muskeg. (Archives publiques Canada.)

129 Un pont temporaire fait de planches de bois posées sur la glace enjambe la rivière de la Paix. (Archives publiques Canada.)

128



129



soit à mi-chemin entre Dawson Creek et Fairbanks, donnait accès à la route en quatre points au lieu de deux, et facilita considérablement la construction³⁶. Donc, la White Pass and Yukon Route devint la principale voie d'approvisionnement du chantier de construction, et Whitehorse son principal point de distribution.

L'avènement *de facto* de Whitehorse comme centre opérationnel du projet Alcan – avènement directement attribuable à la White Pass and Yukon Route – a été reconnu officiellement par l'établissement à Whitehorse, le 4 septembre 1942, du *Northwest Service Command*. Créé par un ordre général du ministère de la Guerre des États-Unis, le *Northwest Service Command* devint le coordonnateur de toutes les activités de l'armée américaine en Alberta, en Colombie-Britannique, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon et en Alaska³⁷.

Le *Northwest Service Command* entreprit d'abord d'accroître la capacité d'approvisionnement du chemin de fer. La White Pass and Yukon Route avait bien tenté de répondre aux exigences militaires, d'abord en assurant un train par jour, puis en transportant 500 tonnes quotidiennement mais, c'était trop lui demander. En août 1942, lorsque l'armée demanda à la société d'assumer le transport de 2000 tonnes par jour, le président de la White Pass and Yukon Route, C.J. Rogers, se rendant compte qu'il lui serait impossible de satisfaire à cette demande à cause des restrictions imposées par la guerre sur la main-d'oeuvre et le matériel roulant, demanda à l'armée de prendre sa relève³⁸. Le *Northwest Service Command* accepta cette proposition qui tombait à pic, et le 1^{er} octobre 1942, loua le chemin de fer pour \$27 708.33 par mois. Par la suite, on confia le chemin de fer au *770th Railway Operating Battalion*, et on construisit une importante gare de ravitaillement à MacCrea, à huit milles de Whitehorse³⁹.

La route ne fut pas le seul projet défensif dans le Nord canadien à profiter de la capacité accrue du chemin de fer. Ce dernier transporta le ciment destiné aux pistes d'atterrissage et les poutres d'acier des hangars pour les aéroports de la route à relais du Nord-Ouest, de même que des sections de l'oléoduc et les cornues de dragage destinées au projet Canol: il s'agissait d'un projet d'envergure pour extraire du pétrole à Norman Wells dans les Territoires du Nord-Ouest, l'acheminer par oléoduc jusqu'à Whitehorse et l'y raffiner⁴⁰. Le plus ambitieux sinon le plus coûteux des trois grands projets de défense entrepris dans le Nord-Ouest canadien pendant la deuxième guerre mondiale, le projet Canol visait à assurer l'approvisionnement en pétrole des forces armées dans le Nord canadien et l'Alaska. Entrepris en juin 1942 en vertu d'un accord semblable à celui de la route militaire Alcan et achevé deux ans plus tard, le projet prévoyait l'installation d'une canalisation de pétrole brut de quatre pouces de diamètre entre

Norman Wells et Whitehorse, la construction de deux oléoducs auxiliaires entre Whitehorse, Skagway et Fairbanks, l'érection d'une raffinerie de pétrole à Whitehorse et la construction d'une route parallèle à l'oléoduc, allant de Norman Wells jusqu'au 836^e mille de la route militaire Alcan⁴¹.

Le 20 novembre 1942, les tronçons est et ouest de la route militaire Alcan furent reliés à Soldier's Summit, soit à 151 milles au nord-ouest de Whitehorse. La route fut officiellement inaugurée le 21 novembre. Sauf pour le tronçon de 150 milles entre Kluane Lake et la frontière de l'Alaska carrossable seulement en période de gel, la route de camionnage, d'une longueur de 1523 milles, fut achevée en un peu plus de huit mois et fut ouverte à la circulation militaire directe⁴².

Sauf pour les deux compagnies de soldats qui ne furent relevées qu'en juillet 1943, tout le personnel militaire qui participa directement à la construction de la route fut rappelé avant le début de la saison de construction de 1943. L'achèvement de la route conformément aux devis fut confiée à la *Public Roads Administration* (E.-U.) qui embaucha quelque 81 entrepreneurs autonomes et 14 000 civils au cours des deux années suivantes. Le 19 juillet 1943, à la demande du gouvernement des États-Unis, le route fut rebaptisée «route de l'Alaska»⁴³.

La *Public Road Administration* (E.-U.) se vit confier une tâche presque aussi importante que la construction de cette route de camionnage elle-même. Construite à la hâte, une grande partie de cette route était de qualité inférieure aux normes. L'assainissement de la route était généralement mauvais, car bon nombre de tronçons étaient mal situés ou construits à peine au-dessus de la nappe phréatique. On avait perturbé la couche naturelle protégeant le pergélisol. Pentes et bombements transversaux excessifs n'étaient pas rares. L'extrémité sud de la route se trouvait dans une région de sol non cohésif et instable connue sous le nom de «Bear Paw silts». Il fallut donc modifier le tracé à beaucoup d'endroits et reconstruire la route. Le revêtement de rondins exécuté en 1942 fut enlevé et remplacé et la chaussée de toute la route refaite à neuf. Les ponts de bois construits par l'armée cédèrent le pas à des structures d'acier. On reconstruisit le tronçon entre Kluane Lake et la frontière de l'Alaska; en 1943, le fret destiné à Fairbanks fut acheminé par bateau, de Whitehorse à Circle (Alaska) puis transbordé sur la route Steese jusqu'à Fairbanks⁴⁴. On construisit de plus une route allant du port tout-temps de Haines (Alaska), à Johnsons Crossing, au 1016^e mille de la route principale.

L'entretien de cette route isolée d'une longueur de 1500 milles constituait une tâche colossale. Sur les tronçons les plus isolés de la route, il fallut assurer provisions et logement aux équipes d'en-

130 Le transport des matériaux nécessaires à la construction de la route de l'Alaska et de l'oléoduc Fairbanks se fait par vapeurs à roue arrière. Cette barge, dans le port de Dawson, est chargée de camions de l'armée américaine. (*Yukon Archives.*)



retien, sans parler des pièces de rechange pour la machinerie et l'équipement. En été, l'entretien se résumait essentiellement au nivelage et à l'arrosage de la chaussée⁴⁵. En revanche, cette tâche se compliquait en hiver particulièrement pour les tronçons de la route mal situés et susceptibles de geler. A cet égard, les sources dans le pergélisol et les cours d'eau glaciaires adjacents à la route causèrent beaucoup d'ennuis: les sources, parce qu'elles continuaient de couler même pendant les hivers les plus rigoureux, formaient des dépôts de glace sur la chaussée, et les cours d'eau, parce qu'en gelant ils modifiaient quelquefois leur lit et endommageaient la route, les ponts et leurs abords⁴⁶. Les faibles précipitations simplifièrent l'enlèvement de la neige, cette dernière constituant d'ailleurs une excellente surface de roulement, meilleure que le gravier. Mais combinées aux froids intenses toutefois, ces faibles précipitations permettaient un gel plus profond qui explique dans une certaine mesure le coût élevé de l'entretien printanier⁴⁷.

IV

La construction de la route de l'Alaska fait figure d'anomalie dans l'histoire des moyens de transport du Yukon. Bien qu'un tiers de cette route traversât son territoire, le Yukon ne participa aucunement à la prise de décision et ne joua qu'un rôle négligeable dans son exécution. Certes, on avait toujours espéré une route vers l'extérieur, mais la route de l'Alaska ne constitue guère la réalisation de cet espoir. La construction de la route de l'Alaska répondait à un objectif militaire restreint: elle n'était ni le produit des conditions économiques locales, ni l'autre route d'accès à l'extérieur dont rêvait le Yukon. A toutes fins pratiques, le Yukon n'avait été qu'un accident de parcours; aussi avait-on balayé d'un revers de la main les conséquences immédiates d'une telle construction sur le territoire. La meilleure preuve de cet état de choses se trouve dans le mode de fonctionnement de la White Pass and Yukon Route en période de guerre.

Pendant presque deux générations, le chemin de fer avait été le cordon ombilical du Yukon: une artère aussi vitale pour le territoire que la production minière elle-même. C'est pourquoi la décision de construire la route, accueillie certes avec une ardeur toute patriotique par les résidents, n'en suscita pas moins une certaine appréhension, car pensait-on le transport des approvisionnements du territoire par voie ferrée risquait d'être soumis aux impératifs militaires. Malheureusement, cette appréhension s'avéra fondée. Le 3 juin 1942, George Black, député du Yukon, se leva à la Chambre des communes pour protester contre les Américains qui interdisaient le transport de quoi que ce fût par bateau à vapeur sur la côte ouest ou par chemin de fer, pas

même l'équipement minier et la nourriture destinée aux habitants de cette partie du pays. Pour tenter de résoudre le problème, le contrôleur du territoire, G.A. Jeckell, fut nommé agent local du surintendant des transports en temps de guerre, doté du pouvoir de régler cette question sur-le-champ⁴⁸.

Bien que la nomination de Jeckell ait apporté quelque satisfaction, la situation se détériora après la location du chemin de fer par l'armée en octobre 1942. Selon Jeckell, le changement d'administration entraîna une désintégration immédiate du service local. Au cours de l'hiver 1942–1943, Jeckell écrit que bien peu de fret fut transporté et que de grandes quantités de denrées périssables, non expédiées, gelèrent à Skagway. En guise de réponse à la critique locale, un agent de liaison canadien, C.K. LeCapelain, nia l'exercice de discrimination à l'endroit de la population civile du Yukon. Tout en admettant que l'armée avait fait preuve d'inexpérience, d'incompétence et d'irresponsabilité, LeCapelain écrivait:

*the trouble really starts back in Edmonton, Prince Rupert, Vancouver and Seattle where various U.S. agencies, mostly under the control of the Divisional Engineers . . . start to pour thousands of tons more freight into Skagway than the port or railway can handle.*⁴⁹

Qui de l'approvisionnement militaire ou de l'approvisionnement local devait avoir la préséance? On ne trouva jamais à cette question une réponse qui sut satisfaire les habitants du territoire et il n'est sans doute pas trop banal d'affirmer qu'une telle réponse n'existait pas. La question de l'approvisionnement n'atteignit jamais l'état de crise toutefois, parce qu'elle fut d'assez courte durée. A la fin de 1943, la demande avait diminué et l'armée faisait alors preuve d'une efficacité beaucoup plus grande à titre d'administrateur du chemin de fer.

L'histoire de la construction de la route de l'Alaska racontée du point de vue militaire aurait une toute autre allure. L'arrivée de milliers de soldats, qui doubla au moins la population du territoire ne s'est pas effectuée sans remous. Cet aspect et celui de la friction entre les militaires et les résidents ont été pour le moins masqués dans les documents sur la route. L'armée des Etats-Unis, dans sa hâte de terminer la route, fit peu de cas des intérêts du Yukon et avait même tendance à considérer les sentiments d'un grand nombre d'habitants comme un obstacle à sa tâche principale. Herbert Wheeler, traduit bien la pensée de beaucoup de Yukonais en écrivant que l'armée «treated our people as if we were inferior beings and generally made themselves obnoxious»⁵⁰.

V

Durant la deuxième guerre mondiale, environ 342 millions de dollars se dépensèrent pour le transport et des projets connexes dans le Nord-Ouest canadien. La part du lion revint au Yukon, mais cette dépense, si importante fut-elle ne laissa rien qu'un héritage douteux. En 1945, on abandonna le complexe Canol, construit au coût de \$133 111 000, bien qu'une partie de la route fût rouverte par la suite. La route à relais du Nord-Ouest, conçue pour l'aviation d'avant-guerre, se trouva dans une grande mesure dépassée par les progrès que la guerre fit faire à la technologie aérienne et aux communications⁵¹. Même la route de l'Alaska, le plus important de ces trois projets, n'apporta pas les avantages si longuement espérés d'une autre voie d'accès au Nord-Ouest du continent.

Les repercussions de la route sur le commerce au Yukon n'ont pu être vérifiées pendant la guerre. Aucune circulation commerciale ou civile n'a été permise sur la route avant juin 1943 et même, à compter de cette date, tous les véhicules non militaires devaient présenter une demande d'utilisation de la route à la nouvelle commission mixte de contrôle de la circulation. La commission étudiait chaque demande et délivrait des permis uniquement à ceux qu'elle jugeait avoir des raisons valables d'utiliser la route. Toute autre circulation fut interdite pour ne pas gêner le transport militaire et parce que la route n'offrait ni station-service, ni restaurant, ni hôtel. En novembre 1943, on mit sur pied un service régulier d'autobus entre Dawson Creek et Whitehorse, contrôlé par la commission mixte de contrôle de la circulation. Jusqu'à la création en octobre 1945 d'une Division des routes à la White Pass and Yukon Route, aucun transporteur commercial n'utilisa la route de l'Alaska⁵².

Le 1^{er} avril 1946, le gouvernement des Etats-Unis, conformément à l'accord conjoint du 17 mars 1942, cédait au Canada la partie de la route de l'Alaska traversant le territoire canadien⁵³. Etant donné l'éloignement de la route et la nécessité de main-d'oeuvre et d'équipement dans les autres secteurs de l'économie immédiatement après la guerre, la route ne fut pas remise aux mains du pouvoir civil. On préféra en confier l'administration, les travaux d'amélioration et d'entretien au Réseau routier du Nord-Ouest de l'armée canadienne, installé à Whitehorse⁵⁴. A l'exception des voyages d'agrément frappés de restriction jusqu'en février 1948, la route fut alors ouverte à toutes les catégories de trafic⁵⁵.

Seattle et Vancouver perçurent l'ouverture de la route de l'Alaska comme un danger pour le monopole jusqu'alors exercé par les ports de la côte ouest sur le commerce et le transport au Yukon⁵⁶. Edmonton par contre, qui depuis cinquante ans se pré-

tendait la porte d'accès au Yukon, l'accueillit avec beaucoup d'optimisme. Ce dernier fut de courte durée. Certes, la route servit à mettre fin au monopole de Seattle, de Vancouver et de la White Pass and Yukon Route, mais elle n'attira jamais assez de trafic pour menacer leur suprématie commerciale.

Plusieurs facteurs empêchèrent la route de l'Alaska d'entrer carrément dans la concurrence pour le transport au Yukon. Pendant la construction même de la route, l'armée des Etats-Unis prépara un plan pour la construction éventuelle d'un chemin de fer dans la tranchée des Rocheuses, reconnaissant ainsi les carences de la route comme moyen de transport. La route ayant été construite à des fins d'approvisionnement militaire, ses possibilités commerciales d'après-guerre n'intéressèrent personne. L'utilité de la route en temps de paix fut également réduite du fait qu'elle contournait les principales régions productives du Yukon, soit les districts de Dawson et Mayo. Cela ne créa pas de circulation locale importante et accrut l'hésitation à transformer une route d'approvisionnement militaire en une route commerciale utile. Une firme de conseillers tira la conclusion suivante en 1968: «The Yukon obtained in the Alaska highway a road link earlier than would otherwise have been the case but was left with . . . a tortuous road in the wrong place.»⁵⁷

Mais plus précisément, l'incapacité de la route de l'Alaska d'attirer une partie importante de la circulation au Yukon et de concurrencer efficacement la White Pass and Yukon Route Railway, est imputable au coût élevé du transport par la route. Avec un coût minimum par usager de dix cents par tonne-mille (1948) qui accordait aux transporteurs un profit à peine suffisant, le Bureau technique de l'économie des transports affirma que la route ne pourrait pas concurrencer le chemin de fer. Cela entraîna une transposition du fardeau de la compétition sur les prix de gros des marchandises. Là encore, la route présentait un net désavantage. Bien que les prix de gros à Edmonton aient été légèrement inférieurs à ceux des marchandises assujetties aux taux de catégories qui étaient expédiées par le Canadien Pacifique de points à l'est de Sudbury, la petite quantité de fret soumis au taux de catégories – probablement pas plus de 15 pour cent – ne suffisait pas à contrebalancer le coût élevé du transport par la route ou à rivaliser avec les prix de gros à Vancouver des autres marchandises⁵⁸.

Comme toute région frontalière, le Yukon a toujours été, par tradition, le «next year country». Exception faite de la ruée vers l'or du Klondike, qui avait littéralement transformé «next year», le territoire a toujours espéré que l'avenir lui réserverait des jours meilleurs comme s'il existait un édit inexorable dans l'histoire voulant que le progrès soit lié au temps. De même en fut-il de la

route de l'Alaska. On assumait le poids de sa compétition restreinte, du coût onéreux de son entretien et de son amélioration d'une part, parce qu'il aurait été politiquement de mauvaise guerre de répéter l'histoire de Canol et, d'autre part, parce qu'on nourrissait l'espoir de voir la route devenir une artère commerciale rentable⁵⁹. Mais le temps n'a pas résolu les problèmes de la route de l'Alaska. Malgré l'expansion économique d'après-guerre et la construction, entreprise par la Colombie-Britannique, de la route Hart, route d'alimentation donnant accès à la route de l'Alaska depuis Prince George via Dawson Creek, l'importance de la route de l'Alaska à titre de deuxième route d'accès au Yukon, a, de fait, diminué. La comparaison des entrées et sorties de marchandises au Yukon, montre que l'augmentation du tonnage total de fret routier, passé de 26 656 tonnes en 1947 à 38 932 tonnes en 1964, ne toucha pas la route de l'Alaska au Yukon qui enregistra plutôt une nette diminution de fret soit de 381 pour cent en 1947 à 22 pour cent en 1964. À la même époque, la White Pass and Yukon Route, principal concurrent de la route, connut une hausse, passant de 58.5 pour cent en 1947 à 76 pour cent en 1964. Selon l'Institut de recherche Stanford, qui prépara un rapport sur la route de l'Alaska en 1964, ces chiffres traduisent une tendance prononcée⁶⁰.

La route de l'Alaska n'a peut-être pas réalisé les espoirs qu'on fondait sur elle à titre de seconde route d'accès au Yukon, mais elle a joué et continue de jouer un rôle important dans le réseau de transport du territoire. Cela est particulièrement vrai de la partie sud-est du territoire autour de Watson Lake où la route constitue un lien vital avec les sources d'approvisionnement et les marchés extérieurs. Il est un secteur de l'économie toutefois que la route n'a jamais bien pu servir, même encore aujourd'hui: celui de l'exportation du minerai. Cet échec explique dans une certaine mesure l'important déséquilibre qui existe entre la route et le chemin de fer. Par contre, la route a obtenu de meilleurs résultats avec les marchandises très rentables comme la viande et les légumes, les appareils électriques, les pièces de machinerie et les meubles. La route sert également au transport du pétrole: il compte pour presque un tiers du fret routier au Yukon, bien que dans ce cas encore, on expédie peu de pétrole à l'ouest de Watson Lake⁶¹.

Exception faite de la circulation locale dans les environs de Whitehorse et de Watson Lake, c'est sans doute sur le tourisme que la route a eu les répercussions les plus importantes. Malgré son revêtement de gravier, ses nuages de poussière étouffants et les nombreuses sections monotones du tronçon est à circulation dense, la route offre au touriste un moyen de transport moins coûteux que l'avion ou que le réseau de traversiers de la côte

ouest. La route constitue donc la principale porte d'entrée des milliers de touristes qui visitent le territoire tous les ans. L'industrie touristique étant la deuxième en importance au Yukon, et l'une de ses industries rentables dont l'expansion est la plus rapide, il semble que le tourisme et la route, sont sans doute appelés à jouer un rôle important dans l'avenir⁶².

Cependant, l'exploitation à fond du potentiel touristique du territoire repose en grande partie, sur l'élimination de la poussière sur la route qui non seulement constitue un certain désagrément, mais aussi un certain risque peut-être. Une bonne partie de la population du Yukon, alarmée de la mauvaise impression que laisse la route sur les voyageurs, réclame un revêtement d'asphalte⁶³. Bien qu'on ait asphalté un tronçon de 20 milles dans la région de Whitehorse, il semble bien peu probable que le reste de la route subisse le même sort dans un avenir rapproché. Selon la Commission de la route de l'Alaska, le coût d'entretien des routes asphaltées tendrait à monter et non à baisser⁶⁴. Le coût des améliorations, estimé à \$167 651 000, est prohibitif en termes de profit, et, de l'avis de l'Institut de recherche Stanford, l'asphaltage pourrait bien nuire au transport du fret à cause de l'imposition de restrictions de poids⁶⁵.

Malgré tous ses défauts comme moyen de transport, la route de l'Alaska a joué un rôle prépondérant dans l'expansion du territoire depuis 1945. Dans une certaine mesure, le Yukon lui doit l'accession de Whitehorse au rang de métropole intermédiaire, le transfert de sa capitale et l'extension de sa frontière économique. Plus directement, l'administration et l'entretien de la route ont créé une importante industrie locale qui emploie une main-d'œuvre stable et fournit une source de revenu, fort bienvenue d'ailleurs, indépendante de l'industrie minière⁶⁶.

VI

Lequel des deux grands événements de l'histoire du Yukon, la ruée vers l'or de 1897–1898 ou la construction de la route de l'Alaska, fut le plus important? En 1965, le ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales affirmait que le rôle de la route de l'Alaska a favorisé considérablement l'essor du Yukon après la guerre. La publicité faite autour de cette route dans les journaux, périodiques et revues, spécialisées ou non, éveilla un assez grand intérêt pour l'exploitation des ressources naturelles du Yukon, et la route même encouragea la prospection et l'exploitation minière dans les régions auxquelles elle donnait accès. Par exemple, les mines Cassiar Asbestos dans le nord de la Colombie-Britannique, qui acheminent leur produit vers les marchés par le Yukon doivent leur découverte et leur exploitation à la route de l'Alaska⁶⁷.

Du point de vue des transports toutefois, la White Pass and Yukon Route, héritage de la ruée vers l'or du Klondike, surpasse en importance la route de l'Alaska et il suffit de songer à tout ce que l'essor du Yukon doit aux transports pour faire de la ruée vers l'or le plus grand événement de l'histoire de ce territoire. De plus, la construction même de la route s'explique en partie par les effets à long terme de cette ruée. La route à relais du Nord-Ouest, qui entraîna la construction de la route de l'Alaska, n'aurait jamais été construite, voire conçue, sans la ruée vers l'or qui attira des centaines de personnes ayant décidé de s'établir au Yukon après 1900.

L'aube d'une ère nouvelle

I

Outre la route de l'Alaska et le pipe-line Canol, dont la construction fut motivée par la guerre, l'aménagement de moyens de transport au Yukon se résume à presque rien entre 1939 et 1945. Les travaux de voirie, à quelques exceptions près, se limitèrent à l'entretien et à l'amélioration des routes existantes. En 1941, l'aéroport de Whitehorse fut complètement reconstruit et transformé en un aéroport de première classe de la route à relais du Nord-Ouest, mais la raison de cette soudaine importance de Whitehorse se trouve plus dans la présence militaire américaine que dans l'économie du Yukon. En septembre 1941, la Canadian Pacific Airways achetait la British Yukon Aviation, division aérienne de la White Pass and Yukon Route qui jusqu'alors avait toujours été très active dans le domaine des transports au Yukon¹.

Ce n'est qu'à partir de 1943 que l'industrie minière du Yukon fut affectée par la guerre. En fait, la production pour chaque année comprise entre 1937 et 1942 dépassa la meilleure production annuelle depuis 1917. Bien que la Yukon Consolidated Gold Corporation ait eu quelques difficultés en 1941 à obtenir l'outillage nécessaire à l'exploitation de ses mines, la faible baisse de production enregistrée cette année-là était le résultat d'une grève de la main-d'oeuvre et de la pire période de sécheresse jamais enregistrée au Yukon. En 1943 toutefois, la diminution de main-d'oeuvre due à l'enrôlement et à son emploi à des travaux de construction suscités par la guerre, affecta sérieusement la production minière. D'après le président de la Yukon Consolidated Gold Corporation, en 1943, il ne restait plus que 30 pour cent de la main-d'oeuvre nécessaire au maintien d'une production normale. D'ailleurs les chiffres parlent par eux-mêmes: la production d'or fin tomba de 83 246 onces (1942), à 41 160 onces (1943), puis à 23 818 onces (1944) et enfin à 31 721 onces (1945)².

Le réseau de transport du territoire se ressentit à peine de cette baisse de production et ce n'est guère surprenant, car les militaires l'utilisaient de façon intensive et, depuis sa réorganisation au début des années 1930, la Yukon Consolidated Gold Corporation avait créé une solide économie régionale fondée sur l'exploitation des placers. Cette économie comptait plus sur de meilleures techniques d'exploitation des gisements existants que sur de nouvelles découvertes. Les moyens de transport locaux (par exemple les routes) existaient déjà. Pour le reste, la liaison avec Whitehorse était assurée durant l'été par les navires de la British Yukon Navigation Company, et par avion après la saison de navigation. Dans le district de Mayo, les transports dépendaient directement de la production vu l'exploitation des filons, tandis que

ceux desservant Dawson à partir de Whitehorse dépendaient du marché des biens de consommation. Vu que le nombre d'habitants dans la région de Dawson diminua très peu durant la guerre, le service ne fut pas interrompu sur les voies de communication reliant Dawson à Whitehorse³.

La fermeture de la Treadwell Yukon en novembre 1941, affecta beaucoup le réseau des transports du Yukon. L'effondrement de l'industrie du plomb argentifère, provoqué par l'épuisement des gisements connus de minerai, donna presque le coup de grâce au transport fluvial qui, depuis 20 ans, se maintenait grâce aux envois de minerai en provenance du district de Mayo. Entre 1939 et 1946 (seules années pour lesquelles il existe des chiffres sur le tonnage), le tonnage total du fret transporté par la British Yukon Navigation Company au Canada diminua d'environ 50 pour cent, conséquence de l'effondrement de l'industrie du plomb argentifère⁴.

II

Dès la guerre terminée, l'attitude à adopter à l'égard des transports au Yukon fit l'objet d'un débat animé. George Black déclarait devant les Communes: «Yukon's greatest need today is for roads. Without roads there can be no advance. In some districts . . . development is at a standstill for lack of roads.» Le gouvernement fédéral, peu désireux de s'aventurer dans un autre projet d'envergure comme la route de l'Alaska envisagea la question des routes froidement et se montra nettement favorable à l'amélioration du transport aérien⁵.

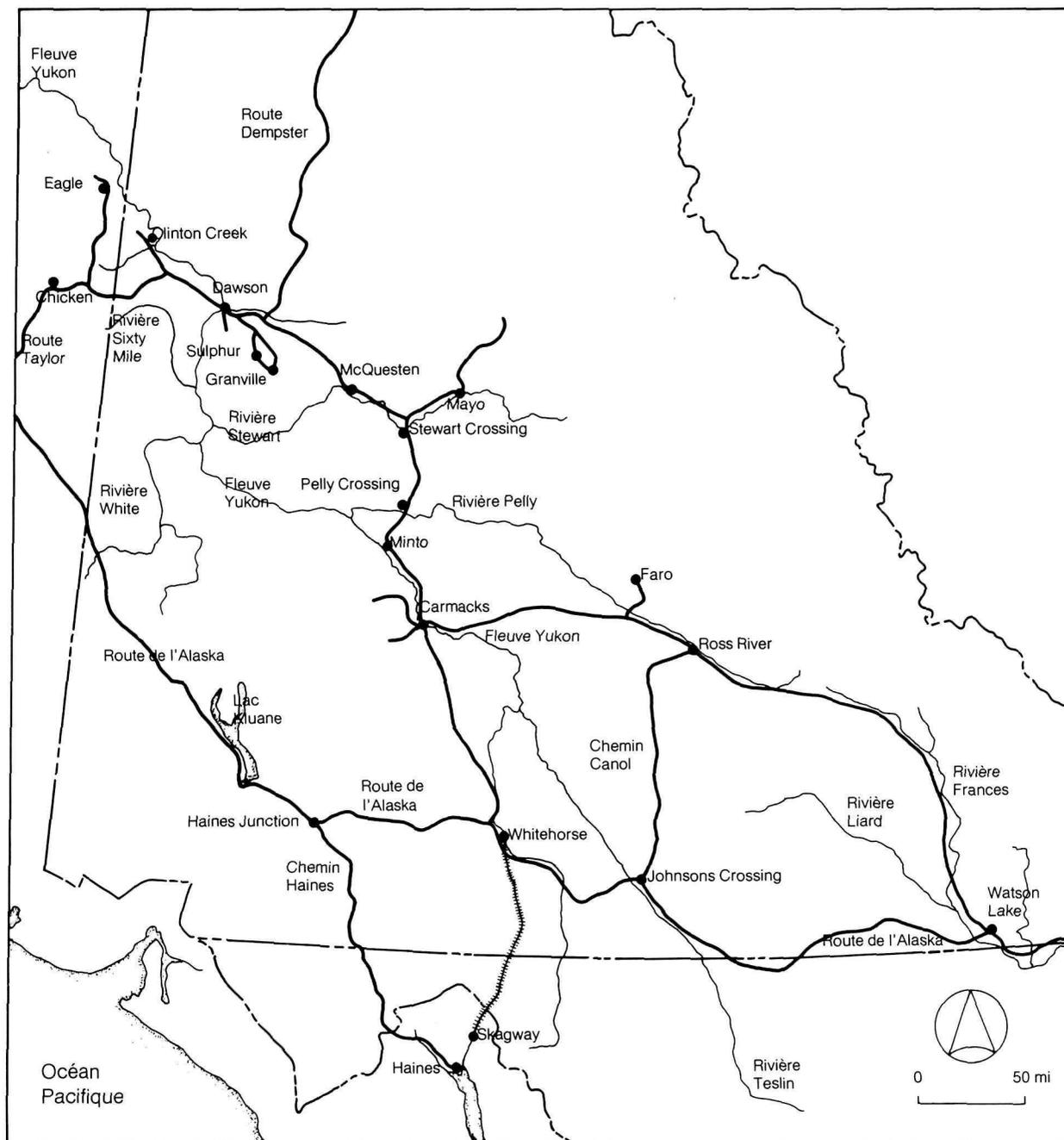
La population du Yukon pour sa part, réclamait la construction d'une route tout-temps entre Whitehorse, Mayo et Dawson. La reprise en 1946 des activités minières après une période de quatre ans de ralentissement, fit de cette demande une affaire urgente. D'ailleurs, la Keno Hill Mining Company, qui succéda à la Treadwell Yukon, demanda officiellement la construction immédiate du tronçon Whitehorse-Mayo. Le fédéral, tout occupé qu'il était par le logement des militaires et par le retour à une industrie pacifique, prit à peine connaissance de la demande qui alla dormir sur les tablettes du ministère des Mines et des ressources⁶.

En 1947, le dilemme confrontant l'industrie du plomb argentifère atteignit son point culminant, car cette année-là une bonne partie de la production n'atteignit pas le marché faute de moyens de transport. Cela contraignit la Keno Hill Mining Company à abandonner son projet d'expansion et souligna davantage les graves défauts du transport fluvial dans ce territoire. Tant et aussi longtemps que cette industrie dépendrait du transport fluvial, l'économie du Yukon entonnerait ce refrain plaintif vieux de 1929, à savoir que même si cela était possible, il ne servirait à rien d'aug-

menter la production au delà de ce que peut acheminer annuellement la White Pass Company. Le réseau de transport du Yukon avait sa part à jouer dans des coûts d'exploitation élevés qu'accusait l'industrie à cause de l'équipement de transbordement vériste, du nombre de transbordements nécessaires et de la courte saison de navigation. De plus, la baisse de circulation sur la rivière Stewart après la fermeture des mines Treadwell en 1941, avait entraîné l'accumulation de sédiments dans le principal chenal de navigation, ce qui n'était certes pas pour améliorer le transport sur cette rivière après la guerre⁷.

La crise de 1947 obligea le ministère des Mines et des ressources à réviser sa politique concernant les routes dans les territoires et tint lieu de catalyseur à la construction du tronçon Whitehorse-Mayo. En janvier 1948, le ministère autorisait la construction d'une route de camionnage tout-temps entre les deux centres. La route, longue de 246 milles, fut terminée en octobre 1950 et marqua la fin de la navigation sur la rivière Stewart. Ayant exigé d'importantes immobilisations et comportant des coûts réels plus élevés, la route devint vite rentable car elle prolongea la saison des transports des marchandises de quatre mois et demi à dix. Le transport du minerai à longueur d'année ne fut possible qu'au début des années 60 lorsqu'on remplaça les bacs et les ponts de glace sur les rivières par des ponts d'acier⁸.

Le prolongement de la saison de transport des marchandises se fit immédiatement sentir sur l'industrie du plomb argentifère et souligna un intéressant paradoxe: un moyen de transport aussi peu coûteux que les vapeurs à roue arrière ne constituait pas toujours à long terme le moyen de transport le plus rentable. La production de minerai en 1950 fut le double de celle de 1949 et elle augmenta encore de 100 pour cent en 1953. Augmentation qui était en partie le résultat de la nouvelle route et compensait largement pour son coût de construction élevé⁹. En outre, le transport par route permit de réduire les frais généraux de production en libérant les capitaux jadis bloqués par l'entreposage du minerai. Cet avantage et l'élimination du délai habituel de plusieurs mois, entre l'extraction et la rentrée des profits, attribuable à la saisonnalité du transport, relancèrent l'industrie et facilitèrent le refinancement de la Keno Hill Mining Company et sa restructuration en tant que United Keno Hill Mines en 1948¹⁰. Vu la nature particulière du marché du plomb argentifère, l'élimination du délai des saisons mortes fut très profitable à cette industrie. Les exploitants, désormais capables de vendre le minerai l'année même de son extraction se trouvaient dans une meilleure position commerciale et ne risquaient plus de revivre le désastre de 1949 alors que l'industrie perdit plus de \$130 000 sur sa production de 1948, suite à la baisse du cours du plomb argentifère¹¹.



À la même époque, le gouvernement fédéral se porta acquéreur du barrage sur le lac Marsh. Ce barrage appartenait auparavant à la British Yukon Navigation Company. Il dépensa plus de \$125 000 pour sa reconstruction et s'engagea à l'entretenir et à le gérer, au moment même (1948) où son nouveau programme de construction des routes allait rendre le transport maritime tout à fait désuet. En 1949, afin de réduire les coûts d'exploitation, la British Yukon Navigation Company installa une chaudière à charbon et à mazout sur le *Whitehorse*, mais l'idée ne s'avérant pas très bonne, il fut retransformé afin de fonctionner au bois. En 1950, le vapeur de la compagnie n'effectuait plus qu'un seul voyage à Dawson tous les dix jours, outre les rares transports en aval jusqu'en Alaska et quelques excursions touristiques sur le lac Tagish¹².

III

Lorsque l'*Overland Trail* cessa d'être utilisée après 1937, Dawson perdit son seul lien terrestre avec un centre de transport ouvert toute l'année. La situation géographique de la route de l'Alaska et la politique d'après-guerre du gouvernement fédéral sur la construction de routes amplifièrent le sentiment d'isolement ressenti par la communauté et centra l'attention sur la nécessité de meilleures voies de communication au Yukon. Alors on se rendait de plus en plus compte que les routes jouaient un rôle très important dans le transport au Yukon.

La possibilité de relier Dawson à la route Taylor en Alaska racheta quelque peu l'incapacité du ministère des Mines et des ressources de recommander la construction d'une route entre Dawson et Whitehorse. La construction de cette route entre Tok Junction sur la route de l'Alaska et Eagle commença peu de temps après la guerre. En 1948, la route était achevée jusqu'à Chicken en Alaska, à quelque 20 milles de Poker Creek, le terminus canadien de la route Sixty Mile qui partait de Dawson en direction ouest. Le commissaire spécial du réseau des routes du Nord-Ouest faisait remarquer d'ailleurs que si le gouvernement de l'Alaska décidait de terminer et d'améliorer sa partie de la route, la ville de Dawson en retirerait un excellent accès à la route de l'Alaska à Tok¹³.

La liaison de Dawson à la route de l'Alaska par Chicken et le projet corollaire voulant approvisionner la région de Dawson à partir du port de Valdez en Alaska rencontra une forte opposition de la part de la White Pass and Yukon Route qui voyait dans le prolongement de la route Sixty Mile et dans l'ouverture du port de Valdez une menace au monopole qu'elle détenait sur le transport vers et depuis la région de Dawson. Et qui plus est, le projet volait à Whitehorse l'exclusivité d'être le seul centre d'approvisionne-

ment et de distribution de tout le Yukon. Bien que le projet ait reçu l'appui des régions voisines de Dawson, le prolongement de la route Sixty Mile, qui n'entraînait pas tellement de nouvelles constructions, ne fut terminé qu'en 1951. Dans l'intervalle, on avait construit en 1950 une piste d'hiver reliant Dawson à Stewart Crossing sur la route Whitehorse-Mayo¹⁴. Le besoin de relier la route Sixty Mile-Taylor à la route de l'Alaska s'en trouvait grandement diminué. Son prolongement n'étant ouvert à la circulation que durant les mois d'été, la route Sixty Mile ne pouvait entrer en compétition avec la British Yukon Navigation Company, située à Whitehorse, et partant, elle ne réussit jamais à s'imposer en tant qu'artère commerciale importante¹⁵.

L'absence d'une route ouverte en tout temps entre Dawson et Whitehorse se combla finalement lorsque le gouvernement fédéral décida de construire une route entre Dawson et Stewart Crossing en 1951. La construction de cette route longue de 120 milles commença en 1952 et fut terminée en 1955¹⁶.

IV

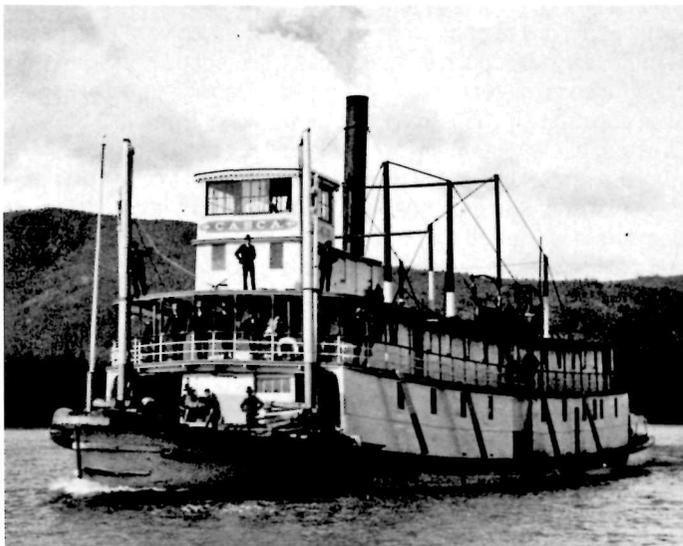
La décennie qui suivit directement la fin de la guerre en fut donc une de grands changements pour les transports au Yukon. Pour ne citer qu'un exemple, il y eut l'abandon du transport maritime au profit du transport routier amorcé par la construction de la route Whitehorse-Mayo et achevé par la construction de la route Dawson-Stewart Crossing. L'extraordinaire revers de fortune de la White Pass and Yukon Route fut un autre fait important de cette décennie. En effet, cette société, qui entra dans une période de déclin prolongé durant la première guerre mondiale, connut un profond marasme économique durant la deuxième grande guerre lorsque la Treadwell Yukon mit fin à ses activités et que l'armée des États-Unis prit le contrôle du chemin de fer. Le 1^{er} mai 1946, à la fin du bail de l'armée, lorsque la société reprit le contrôle du chemin de fer, elle était, aux dires d'un des administrateurs, très près de la fin¹⁷.

L'armée ne peut pas être tenue responsable des difficultés que connut la société après 1946 bien que celle-ci ait déploré que l'armée avait laissé le chemin de fer dans un bien piètre état et n'avait pas payé un loyer très élevé¹⁸. Le triste état dans lequel se trouvait la société doit plutôt s'interpréter comme l'aboutissement de maintes années de négligence. En 1950, les intérêts à payer de la société s'élevaient à \$2 458 000, tandis que les dividendes, âme même d'une entreprise prospère, n'avaient pas été payés depuis 1912. Même si les livres de la compagnie faisaient état d'un profit, cela avait été réalisé aux dépens des réparations et de l'entretien d'usage, ce qui pouvait se justifier sur une courte période, mais qui, vu les conditions économiques du Yukon et le

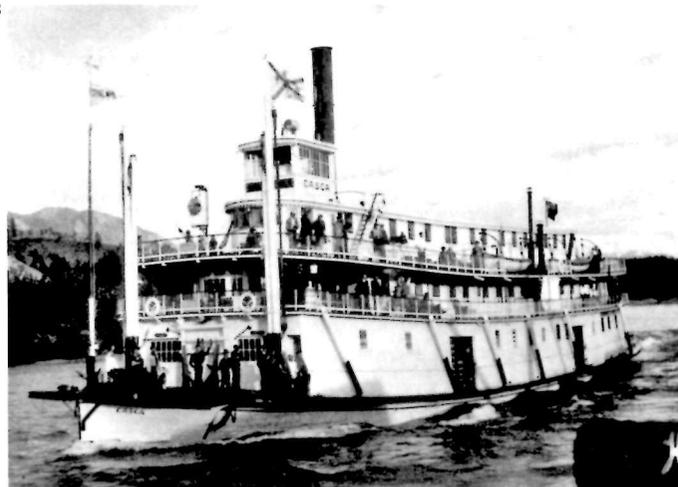
132–134 Trois bateaux à vapeur portaient le nom de «Casca». 132, Le Casca n° 1, construit en 1898, a été démoli en 1911 (*Yukon Archives*). 133, Le Casca n° 2, à armature dissimulée, a été construit à Whitehorse en 1911 et a fait naufrage en 1936 (*Photo: W.*

Bamford). 134, Le Casca n° 3, mis à flot en 1937, retiré du service en 1952, et incendié en 1974 (*Yukon Archives*).

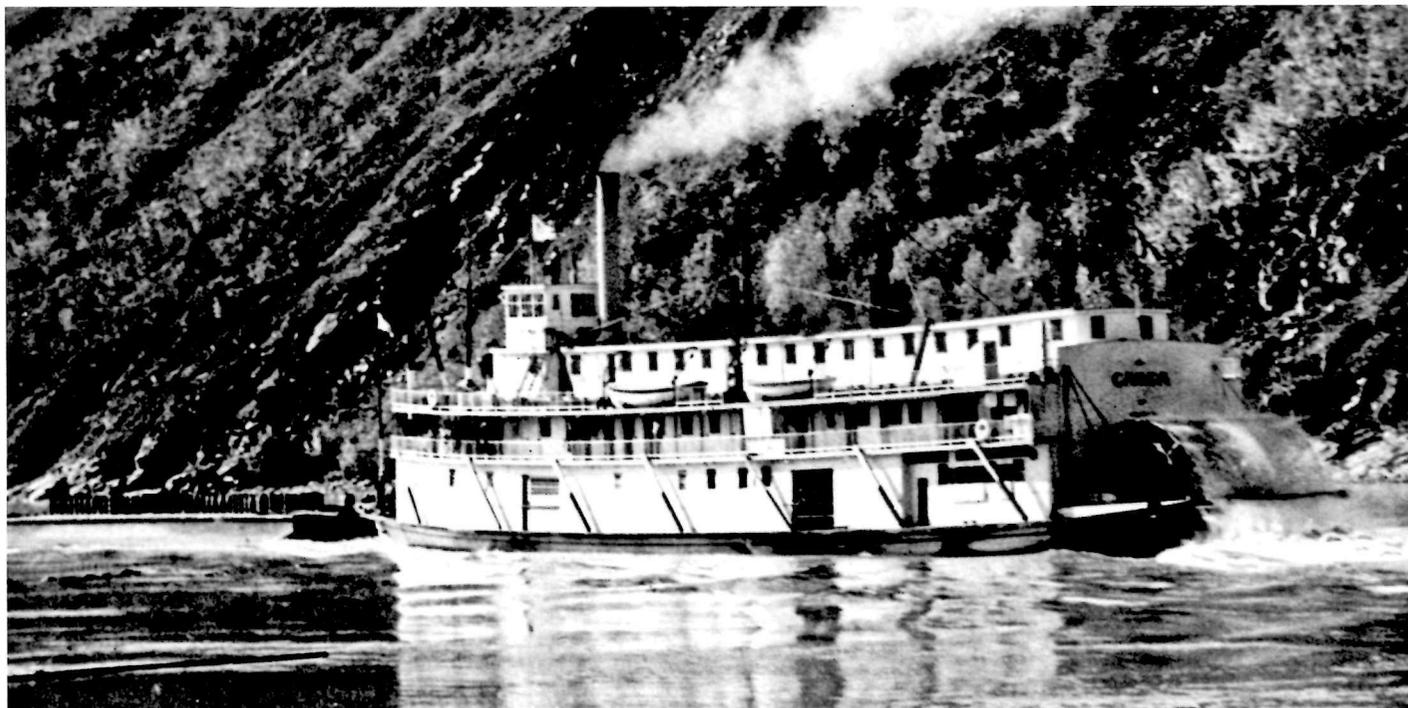
132



133



134



contrôle pratiqué par les puissances étrangères, était devenu à long terme une des caractéristiques de la société¹⁹.

Au moment où la faillite menaçait la société, Norman D'Arcy, un financier anglais soutenu par la Hambros Bank, se porta acquéreur de toutes les obligations et actions de la White Pass and Yukon Route. Écoutant le sage conseil de C.D. Howe, ministre du Commerce, D'Arcy créa une nouvelle société canadienne en 1951, la White Pass and Yukon Corporation dont il confia la présidence à Frank H. Brown. Afin de financer la prise de possession, la nouvelle société vendit pour 3.7 millions de dollars d'obligations sur le marché de Londres²⁰.

Après avoir réorganisé la société, les administrateurs repensèrent son mode de gestion. Il était bien fini le temps des luttes contre d'innombrables difficultés jamais vraiment éliminées car les nouveaux responsables se proposaient ambitieusement de les faire disparaître à la source. Lors de la réunion annuelle de 1953, le président de la société annonça ce changement d'optique. Brown, se rendant bien compte que toutes les compagnies de chemin de fer du Canada souffraient du même mal, c'est-à-dire la réalisation de faibles profits attribuable aux longues distances à parcourir dans un pays encore très peu peuplé, préconisa, afin de sortir la société du marasme, une politique de modernisation et de mécanisation maximales et insista sur la nécessité pour chaque sous-section de la société d'être rentable²¹.

Grâce au dynamisme de sa nouvelle administration, la société se modernisa très rapidement. Elle fit l'acquisition de matériel roulant neuf, installa des rails plus lourds et vendit ou radia l'outillage ainsi que les bâtiments vétustes. Afin d'éviter que les trains reviennent sur leurs pas, on déménagea les ateliers de réparation de Skagway et on en construisit de nouveaux. De plus, la rotonde de Whitehorse fut reconstruite. Pour la première fois depuis très longtemps, la société souscrivit de bonnes assurances sur ses biens immobiliers. A partir de 1954, la société remplaça progressivement ses locomotives à vapeur par des locomotives diesel conçues spécialement pour les climats rigoureux (de 95°F à moins 65°F). Dès 1955, Brown déclarait que les nouvelles locomotives fonctionnaient très bien. Beaucoup plus efficaces que les locomotives à vapeur, les locomotives diesel avaient fait baisser les coûts en combustible de 60 pour cent et fait augmenter d'autant la puissance de remorquage. De plus, les nouvelles locomotives étaient plus faciles d'entretien que les anciennes et elles endommageaient moins la voie. En 1963, il n'y avait plus une seule locomotive à vapeur en activité. Tout comme le vapeur à roue arrière, ces lourds véhicules n'avaient plus leur place qu'au temple de la renommée de la White Pass and Yukon Route²².

La fin du transport fluvial précéda de sept ans la disparition des locomotives à vapeur et, peut-être plus que toute autre chose, elle marqua l'entrée des transports du Yukon dans une ère nouvelle. Solidement établi durant 86 ans, le vapeur à roue arrière avait été la victime de la décision de Brown, de rentabiliser tous les sous-secteurs d'exploitation, et des nouvelles routes qui lui volèrent sa chasse gardée²³. Avant 1950, transport routier et transport fluvial se complétaient. En effet, plus il se construisait de routes mieux le transport fluvial s'en portait tant du point de vue des marchandises à transporter que de l'horaire²⁴. L'achèvement en 1950 de la route Whitehorse-Mayo et en 1955 de la route Stewart Crossing-Dawson sonna le glas du transport fluvial. Par sa capacité rigidement déterminée et son caractère saisonnier, ce mode de transport ne pouvait entrer en compétition avec les routes.

Dans une dernière tentative pour sauver le vapeur à roue arrière de l'oubli, la British Yukon Navigation Company transforma le minéralier *Klondike* en bateau pour touristes. Le *Klondike* fut complètement remis à neuf en 1953-1954, après que la Canadian Pacific Airlines l'eût nolisé pour le transport des passagers entre Whitehorse et Dawson. On agrandit la salle à manger puis on ajouta un salon, un bar et de nouvelles cabines. Le bois avait déjà cédé sa place au mazout en 1951 comme moyen de combustion. Toutefois, malgré ces transformations, l'entreprise ne fut pas un succès. Les frais d'exploitation dépassaient toujours les revenus et les basses eaux sur le Yukon causèrent l'annulation d'un certain nombre d'excursions²⁵.

Le 18 août 1955, le *Klondike* n° 2, dernier vapeur à roue arrière à naviguer sur le Yukon, arrivait à Dawson pour la dernière fois²⁶. Le lendemain, il entamait le voyage de retour vers Whitehorse où, peu de temps après, il rejoignait l'autre vapeur à roue arrière dans une retraite permanente. Ainsi se terminait un des plus longs chapitres de l'histoire du Yukon.

La conteneurisation fut le point le plus important du programme de modernisation résumé par Brown dans le rapport annuel de 1952 de la White Pass and Yukon Corporation²⁷. On l'accueillit comme la seule véritable solution des problèmes causés par les bris, les pénuries, les pertes de temps et la désorganisation générale du fret. La société mettait ainsi un terme aux frais d'exploitation élevés et au malaise économique qui la hantaient depuis si longtemps²⁸. Une légende de la société veut que l'idée de conteneurisation ait été trouvée à la manière du principe d'Archimède par trois «White Passers» soucieux, assis sur une bille sur les rives du Yukon près de Whitehorse²⁹. Quoi qu'il en soit, la décision de Brown concernant la conteneurisation fit passer les transports du Yukon, ou du moins ce qui en était contrôlé par la White Pass

and Yukon Corporation, à l'avant-garde du progrès dans ce domaine.

Les cales des bateaux faisant la liaison entre Vancouver et Skagway ne pouvant recevoir les containers, la White Pass and Yukon Corporation créait en 1954, une filiale dont elle détenait tous les titres, la British Yukon Ocean Services. L'année suivante, cette compagnie lançait le premier navire porte-containers au monde, le 4000 tonnes *Clifford J. Rogers*³⁰.

Le service des containers de la White Pass and Yukon Corporation se distinguait des autres services de même nature par son caractère intégré. Il se fondait sur le principe de l'uniformité des méthodes et des manières de procéder³¹. Toutes les divisions de la société avaient été transformées afin de s'adapter à la manutention des containers: les bateaux caboteurs, les chemins de fer et les camions. Les premiers containers, de couleurs différentes selon le contenu classé en marchandises, charges en vrac, produits réfrigérés et explosifs, mesuraient 7 pieds sur 8, sur 8 de haut. Pour le transport du minerai, on utilisait des palettes monobloc que l'on désignait sous le nom de plateaux. La manutention des marchandises aux points de transbordement se faisait à l'aide de chariots cavaliers ou d'élévateurs à fourche tandis que le bateau était équipé d'une grue à portique³².

Depuis l'inauguration de la *Container Route* en 1955, la société a apporté un certain nombre de perfectionnements à son service originel. En 1965, on remplaça le *Clifford J. Rogers* par un nouveau bateau porte-containers, le *Frank H. Brown*. En réponse à la capacité accrue du bateau, la compagnie tripla la taille de ses containers, en portant leurs dimensions à 25 pieds 3 pouces sur 8 pieds, sur 8 de haut. De plus, la société mit au point un container parabolique appelé «*tear*» pour le transport du minerai. En 1969, la société lança un deuxième bateau, le *Klondike*. Afin de compléter le programme de modernisation, elle construisit le terminus de Vancouver ainsi que le terminus d'entreposage et de chargement des marchandises en vrac de Skagway³³.

Aujourd'hui, la White Pass and Yukon Corporation est une société qui fait des profits³⁴. Et cela est, dans une grande mesure, attribuable à l'application et au perfectionnement du procédé intégré de containerisation. Un récent rapport de la société signale d'ailleurs que ce procédé a sauvé la White Pass du marasme dans lequel elle maintenait le «*ratio of out profit to sales*», pour maintenant lui assurer une rentabilité plus conforme aux autres compagnies canadiennes qui réussissent. La containerisation a pratiquement éliminé les pertes et les avaries, a réduit la paperasserie à sa plus simple expression, a relégué aux oubliettes les manutentions onéreuses et inutiles et a donné aux activités de la société une marge de flexibilité jamais espérée auparavant³⁵.

Le Yukon a beaucoup bénéficié de l'adoption de la containerisation intégrée. Grâce à la *Container Route*, le service est beaucoup plus rapide et efficace et les frais de transport des marchandises sont moindres qu'auparavant³⁶. Ce dernier avantage constitue d'ailleurs un atout très important vu l'éloignement de ce territoire et sa structure économique.

V

Il y eut de la part du gouvernement fédéral un regain d'intérêt pour le Nord canadien au début des années 50, c'est-à-dire en même temps que la White Pass and Yukon Corporation transformait les transports de ce territoire. Le gouvernement fédéral s'était toujours intéressé au Yukon certes, mais avant 1950, il s'était contenté de prendre des décisions plutôt réactionnaires et *ad hoc*. Cette fois cependant, l'épanouissement du Nord canadien faisait partie de la nouvelle politique du fédéral.

C'est ainsi que naquit le concept de mise en valeur du Nord. Le 8 décembre 1953, le premier ministre Louis St-Laurent déclarait devant les Communes: «It has been said that Great Britain acquired her empire in a state of absence of mind. Apparently we have administered these vast territories of the north in an almost continuing state of absence of mind.» Afin de remédier à cette situation, le gouvernement proposa de réorganiser le ministère des Ressources et du développement et de lui donner le nouveau nom de ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales. Le premier ministre déclara à ce sujet: «We think that the new name is rather important. It is indicative of the fact that the centre of gravity of the Department is being moved north.» Le nouveau nom entraîna une orientation toute aussi nouvelle du ministère. Pour la première fois dans l'histoire du Canada, un ministre était chargé de promouvoir la mise en valeur économique du Nord, d'assurer l'étude des problèmes existant dans cette grande région et d'en trouver les solutions³⁷. La mise en valeur du Nord, parrainée par le gouvernement fédéral, devenait réalité.

L'examen de ce qui s'est fait depuis 1954 permet de démontrer que les différents gouvernements ont eu tendance à assimiler la mise en valeur du Nord à l'amélioration des transports. John Dieffenbaker, qui peut être considéré comme le plus grand avocat de la mise en valeur du Nord, le confirmait d'ailleurs en déclarant: «Transportation is the key to the development of the North.»³⁸

Cette orientation se traduit surtout par la construction de routes, et cela est particulièrement vrai en ce qui concerne l'application de la nouvelle politique de mise en valeur du Nord au Yukon³⁹. L'abandon de la promotion du transport aérien (promotion qui prit place entre la deuxième guerre mondiale et la création du nouveau ministère) marqua le triomphe de la popula-

tion qui, depuis un demi-siècle, réclamait de plus nombreuses et de meilleures routes.

Le programme des routes d'accès aux ressources, du gouvernement Diefenbaker, qui s'inscrivait dans le cadre d'un programme national de même nature, mit véritablement en branle la construction de nouvelles routes au Yukon. Le programme national était en fait une extension de la ligne de conduite de la précédente administration libérale, selon laquelle le gouvernement fédéral acceptait de payer tous les coûts de construction des routes d'accès aux ressources approuvées. Ces routes se distinguaient des routes ordinaires par le fait qu'elles devaient créer de nouveaux besoins en transport en ouvrant des régions jusqu'alors inexploitées. En ce sens, elles comportaient des risques que l'on s'était toujours efforcé d'éviter auparavant⁴⁰. Les adversaires de cette politique exploitèrent à fond ce fait, faisant remarquer que la construction de telles routes n'entraînait pas automatiquement leur utilisation. Dans la réalité, la distinction entre routes d'accès aux ressources et autres routes n'était pas si clairement définie. Tout un arsenal de techniques de prospection, de positionnement et d'essai séparait les compagnies minières modernes des premières compagnies d'exploitation de l'or et plus encore du prospecteur des premiers temps avec sa batée comme unique outil. Ainsi, l'élément risque se révéla dans une grande mesure prévisible avant le début des travaux. C'est pour cette raison que des projets de mise en valeur du Nord tels que la construction de la route Dempster entre Dawson et Fort McPherson ou la réouverture de la route Canol entre Johnsons Crossing et Ross River pour la compagnie minière Anvil, ne furent pas réellement des entreprises hasardeuses.

Bien qu'un aspect important de la politique de mise en valeur du Nord ait été la reconnaissance de l'importance des transports pour l'expansion économique, et de la part qui revenait obligatoirement au gouvernement fédéral dans leur développement, il ne faut pas oublier que le gouvernement central a participé à un certain nombre de projets de transport au Yukon bien avant l'articulation de cette politique. Dès 1900, le gouvernement fédéral se vit confier, à des degrés divers, la responsabilité de construire des routes, d'installer des aides à la navigation et d'améliorer les voies de navigation, comme en témoignent d'ailleurs les subventions qu'il accorda au Yukon pour la construction des routes et leur entretien, et les travaux faits par le ministère des Travaux publics sur les voies navigables⁴¹. Toutefois, ces travaux diffèrent à deux égards de ceux entrepris pour la mise en valeur du Nord. D'abord, ils répondaient à un besoin existant puis, l'existence d'un besoin à satisfaire dans le domaine des communications, comme

ce fut le cas après l'abandon de l'*Overland Trail*, ne garantissait pas l'intervention du gouvernement fédéral.

VI

Bien que le gouvernement fédéral se soit efforcé de répondre à la demande croissante en voies de communication terrestres au Yukon, beaucoup de régions aux ressources naturelles certaines ou supposées restent inaccessibles sauf par avion. Cet isolement constitue un problème sérieux pour le Yukon, car ces régions ne peuvent être mises en valeur sans voie de communication terrestre. Le secteur public n'ayant pas la capacité et n'étant pas dans l'obligation de voir à ce besoin, le secteur privé a été en mesure de se tailler un rôle de plus en plus important à titre de constructeur de routes, habituellement selon d'autres normes, vers les endroits reculés où se trouvent ses sites d'exploitation.

Citons comme exemple de participation de l'entreprise privée, la création de l'Arctic Oil Field Transport par la White Pass and Yukon Corporation et la Proctor Construction Company de Whitehorse. Cette nouvelle compagnie fut créée à la fin des années 1950 afin d'acheminer de l'équipement lourd et des approvisionnements aux emplacements de forage situés dans la région de la Bell dans le nord du Yukon. Au lieu d'utiliser des traîneaux tirés par des tracteurs circulant sur un terrain non apprêté – méthode de transport habituelle – la compagnie décida de construire une piste de camionnage d'hiver entre Elsa et l'emplacement d'essai situé 45 milles à l'intérieur du cercle arctique. Durant l'hiver 1959–1960, travaillant à partir d'un levé aérien, la compagnie construisit à l'aide de bulldozers une route de 385 milles de long, connue sous le nom de piste de la rivière Wind, capable de recevoir de gros véhicules à chenilles avec remorques. La traversée des rivières se faisait au moyen de ponts de glace⁴².

La construction de la piste de la Wind se révéla un excellent expédient car elle permit d'accéder à une région éloignée sans que cela ne coûte trop cher. Durant cette courte période de cinq mois, la compagnie Arctic Oil Field Transport réussit non seulement à fournir une bonne route de service menant à une région jusqu'alors inaccessible (sauf au XIX^e siècle dans le cadre du commerce des fourrures), mais aussi à effectuer à temps la livraison de plus de trois mille tonnes d'équipement⁴³. Qui plus est, la piste de la Wind démontrait que l'entreprise privée pouvait et devait accepter sa part de responsabilité dans la construction de nouvelles routes au Yukon, spécialement celles qui, par leur nature, présentaient des risques assez élevés.

Le secteur privé a également largement contribué au progrès réalisé dans le domaine des moyens de transport routier. Avant 1960, les progrès s'étaient surtout réalisés au sud du 60^e paral-

lèle, et le Nord en général, plus particulièrement le Yukon, n'en avait bénéficié qu'indirectement. Cette règle s'appliquait surtout pour les trains, les vapeurs à roue arrière, les camions et les véhicules à chenilles, qui parvenaient au Yukon sans être beaucoup modifiés si toutefois ils l'étaient. Depuis 1960, toutefois, l'entreprise privée, de concert avec des établissements tels que le Muskeg Research Institute de l'université du Nouveau-Brunswick, s'est efforcée de résoudre les problèmes particuliers du transport dans le Nord et de fabriquer des véhicules spécialement conçus pour l'environnement nordique⁴⁴.

VII

Le transport aérien a continué de se développer à un rythme régulier après 1945 et, en 1957, environ 700 appareils étaient en service au Yukon. L'hélicoptère, qui avait subi de nombreuses améliorations durant la guerre, fut introduit dans ce territoire à la fin des années 40 et s'avéra un atout très important pour la prospection et l'exploration des régions inhabitées et difficiles d'accès où la mobilité était de rigueur et où les activités étaient limitées aux mois d'été. D'autres perfectionnements de l'aviation, tels la construction d'aéroports et d'appareils modernes, permirent de remplacer les vols de brousse par des vols réguliers sur les routes aériennes principales. Toutefois, les vols de brousse continuèrent de jouer un rôle très important dans les zones frontalières. En 1968, la Canadian Pacific Airlines, la principale compagnie aérienne du Yukon, inaugura la première liaison par jet entre Vancouver et Whitehorse. Peu de temps après, elle fit de même pour la liaison Edmonton-Whitehorse⁴⁵.

Bien que le transport aérien devint après 1945 partie intégrante du réseau de transport du Yukon, il ne réussit pas à échapper aux limites fonctionnelles qu'on lui avait imposées avant la guerre. Mis à part la prospection, l'exploration, et le transport des passagers et des marchandises légères et très rentables, types de transport dans lesquels l'avion dominait toujours, l'aviation continua de jouer un rôle auxiliaire au sein du réseau de transport du Yukon. Malgré les tentatives du gouvernement fédéral, immédiatement après la guerre, de promouvoir le transport aérien et les efforts actuels des adversaires du transport routier, il est peu probable que l'avion soit la solution idéale au problème du transport au Yukon⁴⁶. En effet, son avenir est très limité dans une région où le transport efficace et peu coûteux des marchandises en vrac demeure un problème de première importance.

Epilogue

Le Yukon est tout aussi dépendant des moyens de transport aujourd'hui qu'il l'était il y a 130 ans, au moment où Robert Campbell s'installa pour la première fois dans le territoire. Cette dépendance, une des conséquences de l'éloignement et du climat de la région, a survécu à ce qui était autrefois une dépendance totale de l'exploitation des matières premières, faisant du transport le thème le plus persistant de toute l'histoire du Yukon. Les Yukonais, à l'encontre de la plupart des autres Canadiens, n'ont jamais pris le transport à la légère: ils ont toujours été très conscients de leur dépendance, dans ce domaine.

Toutes les tentatives pour surmonter les obstacles de l'environnement et de la géographie du Yukon ont invariablement touché la question du transport. Ces tentatives ont connu trois étapes distinctes d'évolution pendant la période d'installation des Blancs. La première étape fut marquée par une dépendance exclusive sur le vapeur à roue arrière et sur le fleuve Yukon. Utilisés de concert, ces deux éléments ont entraîné une série d'événements, dont le point culminant fut la découverte d'or au ruisseau Bonanza et la ruée subséquente au Klondike. La ruée vers l'or, à son tour, laissa derrière elle un réseau mixte de transport par chemin de fer et par voie d'eau qui soutint la région au cours du demi-siècle qui suivit. Cette étape dura jusqu'en 1950–1955 et fut remplacée par le transport ferroviaire et routier.

La fin du transport par vapeur symbolisait beaucoup plus que l'abandon d'une forme particulière de transport. Elle constituait la fin d'un mode de vie. Pendant quatre générations, le fleuve Yukon et ses affluents navigables, qui constituaient les principales artères de communication à l'intérieur des terres, avaient déterminé l'existence territoriale. Le rythme saisonnier qui caractérisait chacun des aspects de la vie au Yukon avant 1955 était une réflexion fidèle de la nature saisonnière de la navigation. Pendant plus de 80 ans, le Yukon n'a connu que deux saisons; la venue de chacune d'elles était fixée non pas par le calendrier mais par l'embâcle et la débâcle.

L'utilisation des routes modifia cette dépendance. Le transport saisonnier fut éliminé et les vastes régions auparavant inaccessibles furent ouvertes à l'exploitation économique. Un nouveau genre d'établissement fit son apparition, grâce au réseau routier de la période après 1945. Les collectivités telles Fort Selkirk, isolées à l'arrêt du transport fluvial, furent à toutes fins pratiques abandonnées. Les autres comme Dawson et Mayo, qui devaient leur existence aux exigences du transport par voie d'eau, ont survécu à la perte de leurs fonctions dans le domaine du transport, mais ont cessé d'avoir toute forme d'importance, si ce n'est une importance locale. Le processus d'urbanisation fut accéléré, ren-

versant la tendance qui avait pris naissance à Dawson après 1900, les routes ayant alors facilité le mouvement de la population qui quittait la ville. La transformation du rôle traditionnel joué par le transport fut un événement de grande importance. Jusqu'en 1955, le transport était le maître de l'avenir économique du Yukon. Le transport fluvial gouvernait toute l'activité économique dans le territoire. Toutes les entreprises devaient songer tout d'abord à s'installer près des eaux navigables. Si l'on exclut quelques petits changements à la navigation et certaines améliorations apportées aux vapeurs à roue arrière, cette forme de transport ne permettait pas beaucoup de flexibilité. Les fleuves, à l'encontre des routes, ne peuvent pas être construits pour servir l'économie; ils déterminaient plutôt les limites de toute croissance. Avec la conversion à la communication terrestre, le transport prit une fonction différente: il devint serviteur plutôt que maître de l'avenir du territoire. Bien que passée inaperçue, cette transformation constituait le plus important changement dans toute l'histoire du Yukon.

Toutefois, les vieilles notions se révélèrent moins promptes au changement que le réseau de transport lui-même. Les projets d'aménagement du Nord démontrèrent à quel point les gens croyaient que l'absence de moyen de transport signifiait l'isolement et que la seule solution à ce problème était d'aménager plus d'installations. Ce qu'il fallait, en fait, c'était une réévaluation complète de la croyance presque universelle que les solutions conventionnelles au transport, c'est-à-dire les liens matériels, constituaient la réponse la plus efficace à ce problème. L'industrie de l'exploitation de l'argent et du plomb a appris sa leçon à ce propos, en constatant que l'installation d'un concentrateur était une solution beaucoup plus efficace que les moyens de transport eux-mêmes. Il existe une autre question qui mérite d'être étudiée plus attentivement: l'aménagement de ces liens matériels favorisait-il le développement ou l'empêchait-il? En d'autres mots, l'importance accordée aux moyens de transport traditionnels avait-elle caché le fait que la pénurie de marchés et l'absence des conditions nécessaires aux «économies d'échelle» influaient davantage, dans certains cas du moins, qu'une pénurie de moyens de transport, sur l'isolement du Yukon? Une des raisons principales de l'abandon du pipeline Canol, par exemple, était qu'un réseau auxiliaire, le pipeline de Skagway-Whitehorse, rendait l'importation du pétrole californien moins coûteux pour la consommation locale, même si Norman Wells était beaucoup plus près de Whitehorse. Dans un tel cas, l'aménagement d'un lien physique a non seulement retardé le développement, mais a aussi dispensé une leçon connue depuis longtemps des étudiants dans le domaine du transport, mais rarement appliquée dans le Nord: le

transport détruit souvent l'industrie locale en rendant les marchés locaux plus accessibles à la métropole. De ce point de vue, toute tentative pour donner au Yukon son indépendance économique à l'aide de moyens de transport pourrait bien être désastreuse.

Jusqu'à ce que le transport cesse d'être le bouc émissaire ou le remède universel pour les problèmes traditionnels du Yukon, ceux-ci demeureront. On oublie trop souvent que le transport, du point de vue historique, a dû faire face aux mêmes limitations d'isolement, de petits marchés, et de climat que le principal producteur. Le fait de donner au transport un rôle qui devrait être joué par un autre secteur économique, comme ce fut le cas de l'industrie du cuivre à Whitehorse lorsque l'on fit appel au transport pour compenser un gisement de minerai peu productif, ou le fait de s'attendre à ce que le transport fonctionne comme un substitut en l'absence des «économies d'échelles», impose une tâche trop grande à ce qui n'est qu'un instrument dans l'exploitation des ressources de la région, même si cet instrument y joue un rôle extrêmement important.

Notes

Introduction

- 1 Voir W.A. Mackintosh, «Economic Factors in Canadian History», *Canadian Historical Review*, vol. 4 (mars 1923), p. 12–25; Harold Adams Innis, «Transportation as a Factor in Canadian Economic History», dans M.Q. Innis, comp., *Essays in Canadian Economic History* (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1956), p. 62; M. Watkins, «A Staple Theory of Economic Growth», dans W.T. Easterbrook et M.H. Watkins, éd., *Approaches to Canadian Economic History, a Selection of Essays* (Toronto, McClelland and Stewart, 1967), p. 55, et W.T. Jackman, *Economics of Transportation* (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1926), p. 9, pour l'interdépendance entre le transport et la production des matières premières.
- 2 «Transportation is a must, first to discover the ore bodies, then to bring in the equipment to develop them, and finally to take out the minerals» (R.G. Bucksar, «The Frontiers Recede, a Brief History of Transportation in the Canadian Northwest», *North*, vol. 8 [nov.–déc. 1961], p. 22–23); «Transportation is one of the keys to the future development of the Canadian Northwest» (J.L. Robinson, «Water Transportation in the Canadian Northwest», *Canadian Geographical Journal*, vol. 31 [nov. 1945], p. 237); «The development of a region can obviously not proceed faster than transportation facilities will permit» (H.W. Hewetson, «Transportation in the Canadian North», *Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. II [août 1945], p. 450); «L'exploitation minière dans une telle région est actuellement conditionnée par l'état des communications et des transports . . . Le plus grave problème qu'ont à affronter ceux qui s'intéressent au développement économique du Grand-Nord, est celui du transport . . . En somme, la mise en valeur des immenses territoires du Nord se ramène à une question de transport et de transport à des prix abordables» (G. Gardner, «Quelques aspects de la mise en valeur du Grand-Nord», *L'Actualité économique*, vol. 32 [janv.–mars 1957], p. 581, 585).
- 3 R.A.J. Phillips, *Canada's North* (Toronto, Macmillan, 1967), p. 181.
- 4 Harold Adams Innis, «Transportation in the Canadian Economy», dans M.Q. Innis, comp., op. cit., p. 220.

Modes de transport

- 1 Découvertes de R.S. MacNeish, archéologue principal, Musée national de l'Homme, Ottawa. Voir *Whitehorse Star*, éd. Tourist, été 1970, p. 8.
- 2 Robert C. Kirk, *Twelve Months in Klondike* (Londres, Heinemann, 1899), p. 229–231.
- 3 W.H. Dall, *The Yukon Territory. The Narrative of W.H. Dall, Leader of the Expedition to Alaska in 1866–1868* (Londres, Downey, 1898), p. 166–167; Robert C. Kirk, op. cit., p. 239–240.
- 4 Les autorités diffèrent d'opinion sur l'étendue de la pénétration russe. Selon, L.J. Burpee, «some time after the building of Fort Yukon, Russian traders ascended the river to Nuklukayet on the west bank, a few miles below the mouth of the Tanana» (Alexander Hunder Murray, *Journal of the Yukon 1847–48*, éd. L.J. Burpee [Ottawa, Imprimeur du roi, 1910], p. 7).
- 5 Voir Morgan B. Sherwood, éd., *Alaska and its History* (Seattle, Univ. of Washington Press, 1967), p. 3–158.
- 6 G.W. Rowley, «Settlement and Transportation in the Canadian North», *Arctic*, vol. 7, n^{os} 3 et 4 (1954), p. 336.
- 7 Canada. Commission géologique du Canada, *Report on an Exploration in the Yukon District, N.W.T. and Adjacent Portion of British Columbia, 1887*, by George M. Dawson; with Extracts relating to the Yukon District from Report on an Exploration in the Yukon and Mackenzie Basins, 1887–88, by R.G. McConnell (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898) (ci-après *Dawson Report*), p. 346.
- 8 James Weppler, *Yukon, Early History; A Community of Men*, Manuscript Series n^o 9 (Parcs Canada, Ottawa, 1969), p. 8.
- 9 C. Parnell, «Campbell of the Yukon – Pt. I», *The Beaver*, Outfit 273 (juin 1942), p. 4.
- 10 Alexander Murray, op. cit., p. 8–9; William Ogilvie, *Early Days on the Yukon and the Story of its Gold Finds* (Ottawa, Thorburn & Abbott, 1913) (ci-après *Early Days*), p. 23; Alexander Murray, op. cit., p. 2.
- 11 Alexander Murray, loc. cit.
- 12 Campbell, au facteur en chef Donald Ross, lors de son expédition de descente du Mackenzie, 20 août 1851, mentionné dans l'ouvrage de J.P. Kirk et C. Parnell, «Campbell of the Yukon – Pt. III», *The Beaver*, Outfit 273 (déc. 1942), p. 24. Murray s'attendait à cette découverte en 1848 mais ne s'est jamais employé à justifier ses prévisions. Voir Alexander Murray, op. cit., p. 75.
- 13 James Weppler, op. cit., p. 9; Alexander Murray, op. cit., p. 9. Cette découverte entraînait l'abandon des forts Frances et Pelly Banks. Fort Selkirk, détruit en 1852, ne fut jamais reconstruit (Canada, Archives publiques [ci-après APC], RG15, B1a, vol. 72, fol. 61861, T. Kains à E. Deville, Victoria, 20 nov. 1886).
- 14 Les États-Unis achetèrent l'Alaska à la Russie en 1867. La Compagnie de la baie d'Hudson fut obligée de se retirer de Fort Yukon en 1869 parce qu'elle était en territoire américain, ce dont elle était au courant depuis la date de construction du fort. L'expulsion de la Compagnie de la baie d'Hudson mettait réellement fin à sa présence au Yukon bien que ses activités ne s'y soient pas arrêtées avant 1889. (Voir Norbert Macdonald, «Seattle, Vancouver and the Klondike», *Canadian Historical Review*, vol. 49 [sept. 1968], p. 237.)
- 15 Harold Adams Innis, *The Fur Trade in Canada. An Introduction to Canadian Economic History*, éd. rév. (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1967) (ci-après *Fur Trade*), p. 324.
- 16 *Ibid.*, p. 298.
- 17 Alexander Murray, op. cit., p. 93n (Burpee cite le texte).
- 18 La Compagnie de la baie d'Hudson n'achetait que des peaux de martre et de castor (Harold Adams Innis, *Fur Trade*, p. 325).
- 19 R.G. Busksar, op. cit., p. 17–18.
- 20 W.H. Dall, op. cit., p. 165–166, 170, 191. Voir aussi les diagrammes dans *ibid.*, p. 190; E. Tappan Adney, *The Klondike Stampede of 1897–1898* (Fairfield, Wash., Ye Galleon Press, 1968) (ci-après *Klondike*), p. 224.
- 21 Lorsqu'on ne les utilisait pas, les bateaux étaient «well covered with small trees and brush to shelter them from the sun and weather». Outre le bois d'oeuvre local, des racines étaient parfois utilisées dans leur construction (voir Alexander Murray, op. cit., p. 98, 67).
- 22 Des lettres ont récemment tendu à réviser cette opinion (voir Richard E. Welsh, Jr., «American Public Opinion and the Purchase of Russian America», dans Morgan B. Sherwood, op. cit., p. 273–290).

- 23 J. Goldstein, «The Living Thread: A History of River Transportation in the Yukon Territory», manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa (s. d.), p. 14; L.D. Kitchener, *Flag over the North* (Seattle, Superior Publishing Co., 1954), p. 14, 34.
- 24 Cette innovation a précédé de neuf bonnes années l'inauguration des navires à vapeur desservant Edmonton (J.L. Robinson, op. cit., p. 238).
- 25 Ibid., p. 239; J. Goldstein, op. cit., p. 13.
- 26 W.H. Dall, op. cit., p. 7.
- 27 William Ogilvie, *Early Days*, p. 69, 75–76; Harold Adams Innis, *Settlement and the Mining Frontier* (Toronto, Macmillan, 1936) (ci-après *Settlement*), p. 182; Robert C. Kirk, op. cit., p. 82. L'expression «bas du fleuve» désigne le secteur du Yukon entre Dawson et Saint Michael.
- 28 APC, RG15, B1a, vol. 72, fol. 61861, memorandum, G.M. Dawson, Ottawa, 4 déc. 1886; ibid., Wm. Ogilvie au ministre de l'Intérieur, ligne de démarcation, fleuve Yukon, 27 fév. 1888.
- 29 Harold Adams Innis, «An Introduction to Canadian Economic Studies», dans M.Q. Innis, op. cit., p. 163; W.T. Easterbrook et H.G.J. Aitken, *Canadian Economic History* (Toronto, Macmillan, 1956), p. 337–338.
- 30 Leroy N. McQuesten, *Recollections of Leroy N. (Jack) McQuesten of Life in the Yukon, 1871–1885*, reproduit de l'original appartenant à l'Ordre des pionniers du Yukon, juin 1959, p. 3, 9; William Ogilvie, *Early Days*, p. 95–96.
- 31 Pierre Berton, *Klondike, the Life and Death of the Last Great Gold Rush* (Toronto, McClelland and Stewart, 1958), p. 14.
- 32 J.R. Lotz, «On the Trail of '98», *Seattle Post Intelligencer*, revue illustrée, 31 mai 1964, p. 10. Les Chilkats étaient une tribu Tlinkit.
- 33 Pierre Berton, op. cit., p. 7; certains auteurs soutiennent qu'Edward Bean fut le premier Blanc à traverser le Chilkoot (voir Roy Minter, «An Historical Sketch of the Yukon Territory», dans Whitehorse Chamber of Commerce and Yukon Chamber of Mines, Yukon Northern Resource Conference, 2^e, *Yukon's Resources: To-day and Tomorrow* [Whitehorse, 1966] [ci-après YNRC-2], p. 10).
- 34 A.C. Hinton et P.H. Godsell, *The Yukon* (Toronto, Ryerson Press, 1954), p. 31; United States. Department of the Interior. National Park Service, *Proposed Klondike Gold Rush National Historic Park: Historic Resource Study*, par Edwin C. Bearss (Washington, D.C., USGPO, 1970) (ci-après USDINPS), p. 6–7; Joseph Ladue, *Klondyke Facts, Being a Complete Guide Book to the Great Gold Regions of the Yukon and Klondyke and the North West Territories* (Montréal, Lovell, 1897) (ci-après *Klondyke Facts*), p. 15.
- 35 Selon R.G. Woodall «for the last 1,250 feet of the climb all goods had to be packed on men's backs. Then the horses were fastened in a rope sling and led up the trail on a long rope until they lost their footing, when all the men available hauled them as they lay up to the summit. They were then blindfolded and backed over the edge and slid down the other side 400 feet to Crater Lake» (R.G. Woodall, *The Postal History of Yukon Territory* [Dorset, G.-B., R.G. Woodall, s. d.], ch. 3, p. 2).
- 36 De l'avis d'un observateur de l'époque, «as forbringing in animals I think it a useless undertaking. The Indians are peaceable both in and outside – the outside Indians packing in for 6¢ to 9¢ per lb. 30 miles» (APC, RG15, B1a, vol. 72, fol. 61861, James Winn à ?, Juneau, 24 mars 1883).
- 37 Pierre Berton, op. cit., p. 15–16.
- 38 Voir APC, RG15, B1a, vol. 72, fol. 61861, T. Kains à E. Deville, Victoria, nov. 1886; William Ogilvie, *Early Days*, p. 40.
- 39 Canada. Commission géologique du Canada, *Dawson Report*.
- 40 William Ogilvie, *The Klondike Official Guide. Canada's Great Gold Field, the Yukon District* (Toronto, Hunter, Rose, 1898) (ci-après *Official Guide*), p. 28.
- 41 APC, RG15, B1a, vol. 72, fol. 61861, Dawson à White, Ottawa, 12 déc. 1887. Winslow s'est trompé en écrivant que William Moore s'était frayé un passage en franchissant le col White en 1887 (Kathryn Winslow, *Big Pan-out* [New York, Norton, 1951], p. 125).
- 42 USDINPS, p. 81, 31–32.
- 43 Ibid., p. 33.
- 44 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 182; William Ogilvie, *Early Days*, p. 79.
- 45 E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 273.
- 46 William Ogilvie, *Early Days*, p. 68, 80–81.
- 47 William Ogilvie, *Early Days*, p. 90; Pierre Berton, op. cit., p. 8; APC, RG15, B1a, vol. 72, fol. 61861, Extrait de la lettre de Frederick W. Harte, Natal Station, fleuve Yukon [1873].
- 48 Voir Robert C. Kirk, op. cit., p. 211–213.
- 49 R.G. Bucksar, op. cit., p. 18.
- 50 A. Shortt et A.G. Doughty, éd., *Canada and Its Provinces: A History of the Canadian People and their Institutions, by One Hundred Associates* (Toronto, Publishers Association of Canada, 1914), vol. 22, p. 618.
- 51 Copie de la coupure de l'*Alaska Weekly*, 4 août 1939, dans V.A.B. Faulkner et A. Baird, «The Yukon», manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa (s. d.); Robert C. Kirk, op. cit., p. 175–176, 208–209; en 1894, un service de transport des colis à dos de cheval avait été organisé par J.J. Healy entre Dyea et Sheep Camp (William Ogilvie, *Early Days*, p. 153).
- 52 Généralement, chaque vapeur à roue arrière effectuait un voyage de Saint Michael durant la saison. Le tarif de transport des marchandises était en moyenne de \$150 la tonne (APC, RG15, C2, vol. 15, fol. 1549, Arpenteur général, memorandum, «Exploration of roads to the Yukon», 20 avril 1897). Outre le service de cabotage assuré par la Pacific Coast Steamship Company (voir Norbert Macdonald, op. cit., p. 236), les navires de l'Alaska Commercial Company et ceux de sa rivale, la North American Transportation and Trading Company, desservaient la côte ouest. En 1886 l'Alaska Commercial Company ajoutait à sa flotte deux navires au long cours, le *St. Paul*, jaugeant 680 tonneaux et le *Duro*, jaugeant 400 tonneaux (voir APC, RG15, B1a, vol. 72, fol. 61861, T. Kains à E. Deville, Victoria, 20 nov. 1886).

La ruée vers l'or

- 1 Mark Sullivan, *The Turn of the Century*, vol. 1 de *Our Times: The United States 1900–1925*, cité par Pierre Berton, op. cit., p. 101.
- 2 «Dispatch from Forty Mile, Yukon River, N.W.T., August 17, 1896», cité dans le *Whitehorse Star*, 10 août 1970, p. 7.
- 3 Voir Pierre Berton, op. cit., p. 96–136. Tappan Adney, correspondant pour le *Harpers Weekly* et probablement l'observateur contemporain le plus pénétrant du phénomène du Klondike, a imputé l'ampleur

- prise par la ruée à la publicité accordée à la découverte. «Nowadays, écrit-il, the news is carried by the telegraph and newspaper to all parts of the world, whereas formerly the excitement was all local, and had died away before word of it reached the rest of the world.» (E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 68); R.A.J. Phillips, op. cit., p. 91.
- 4 Il y avait beaucoup de variantes: la route Peace-Liard-Pelly qui avait à l'origine été utilisée par la Compagnie de la baie d'Hudson au début des années 1840 jusqu'à ce que Robert Campbell ait découvert que la Pelly et le Yukon suivaient le même cours, et la route de la rivière Gravel ou Keele, via le Mackenzie, les rivières Keele et Stewart (voir E.J. Corp, «The Trail of '98 and the Gravel [Keele] River Route», *Arctic Circular*, vol. 11 [mars 1959], p. 36).
- Prince Albert et Saskatoon rivalisaient également pour obtenir le commerce du Klondike (voir également William Ogilvie, *Official Guide*, p. 99 et APC, RG15, B1a, vol. 236, fol. 464229, T. Copland au ministre de l'Intérieur, Saskatoon, 26 fév. 1898).
- En septembre 1897, le gouvernement du Canada chargeait un détachement de la Police à cheval du Nord-Ouest, dirigé par l'inspecteur J.D. Moodie, de faire un rapport sur la possibilité d'aménager une voie ferrée d'un bout à l'autre de la route Peace-Liard-Pelly (voir Canada. Parlement, *Sessional Papers*, n° 15, 1899, pt. II).
- 5 W.D. MacBride, «A Brief History of the White Pass and Yukon Route and the «Trails of '98» (Whitehorse, bibliothèque des Affaires indiennes et du Nord, 1945) (ci-après «Brief History»), p. 2. La route portait également le nom d'«Overland Trail» ou de «Back Door Route» (F. Walker, «Overland Trail to the Klondike», *Alberta Historical Review*, vol. 7 [hiver 1959], p. 1).
- 6 Pierre Berton, op. cit., p. 231.
- 7 Ibid., p. 231–232, 243.
- 8 APC, RG15, C2, vol. 15, fol. 1564, Mémoire de l'arpenteur général au sujet de la route de la Stikine menant au Yukon, 16 août 1897.
- 9 Voir W.D. MacBride, «Brief History», p. 1.
- 10 David Robert Morrison, «The Politics of the Yukon Territory: 1898–1908» (thèse de maîtrise, université de la Saskatchewan, Saskatoon, 1964), p. 30.
- 11 APC, RG15, C2, vol. 15, fol. 1549, Mémoire de l'arpenteur général, «Exploration of Roads to the Yukon», 20 avril 1897.
- 12 Pierre Berton, op. cit., p. 228; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 196. A la fin de 1897, un consortium dirigé par Lord Charles Montagu, H.M. Kersey et C.H. MacKay accepta de construire soit une voie carrossable, soit une voie ferrée. Un mois plus tard, le consortium retirait son offre de construire une voie ferrée et sa proposition d'une voie carrossable était rejetée. (David Robert Morrison, op. cit., p. 29–30.)
- 13 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 196.
- 14 APC, RG15, B1a, vol. 233, fol. 462325, John Eyre à J.G. Colmer, Waldredon Manor, Tevistock (G.-B.), 29 janv. 1898. Voici d'autres concessions faites aux entrepreneurs: les redevances sur l'or trouvé sur les terres cédées seraient taxées au taux de 1 pour cent contre celui de 10 pour cent payé par les spéculateurs au Klondike; les entrepreneurs auraient carte blanche pour l'évaluation des droits de passage et le chemin de fer jouirait d'un monopole pendant cinq ans (E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 384–385); Canada. Parlement. Chambre des communes, Debates, 1898 *passim*.
- 15 W.D. MacBride, «Brief History», p. 1; Pierre Berton, op. cit., p. 228; Walter Hamilton, *The Yukon Story. A Sourdough's Record of Goldrush Days and Yukon Progress from the Earliest Times to the Present Day* (Vancouver, Mitchell Press, 1964), p. 87. Par suite de cette mesure prise par le Sénat, le gouvernement reçut ordre de payer une indemnité de \$327 000 à Mackenzie et Mann (David Robert Morrison, op. cit., p. 31). Même si la voie ferrée fut abandonnée, environ 600 chercheurs d'or empruntèrent la route de la Stikine (voir Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 196; W.D. MacBride, «Brief History», p. 1; APC, RG15, B1a, vol. 233, fol. 462325, John Eyre à J.G. Colmer, Waldredon Manor, Tevistock, 29 janv. 1898).
- 16 L'Alaska Commercial Company, la North American Transportation and Trading Company et la Pacific Coast Steamship Company.
- 17 Martha Louise Black, *My Seventy Years, by Mrs. George Black as told to Elizabeth Bailey Price* (Londres, Nelson, 1938), p. 95.
- 18 Il n'existe pas de chiffres précis quant au nombre de vapeurs à roue arrière sillonnant le bas du fleuve durant l'été de 1898. Harrington Emerson donne un total de 110, un autre observateur 88, dont 30 n'atteignent jamais Dawson; Kathryn Winslow note 34 et Pierre Berton, 60 (Harrington Emerson «The Engineer and the Roads to the Gold Fields», *The Engineering Magazine*, vol. 17 [1899], p. 759–760, cité dans USDINPS, p. 123; «Transportation Past and Present in Alaska», *Alaska Magazine and Canadian Yukoner*, vol. 1 [mars 1900], p. 10; Kathryn Winslow, op. cit., p. 84; Pierre Berton, op. cit., p. 307).
- 19 J.L. Robinson, op. cit., p. 239.
- 20 Robert C. Kirk, op. cit., p. 215.
- 21 Arthur Treadwell Walden, *A Dog-Puncher on the Yukon* (Carrier, Montréal, 1928), p. 86.
- 22 Robert C. Kirk, op. cit., p. 215.
- 23 J.S. Webb, «The River Trip to the Klondike», dans *Alaska: Sundry Pamphlets*, s. p. Cet ouvrage est une collection d'articles divers réunis par la bibliothèque du ministère des Affaires indiennes et du Nord, sans pagination (s. p.) et sans date (s. d.).
- 24 Robert C. Kirk, op. cit., p. 215.
- 25 Le coût était le facteur qui dissuadait le plus efficacement les chercheurs d'or d'emprunter la voie fluviale du bas Yukon. De plus, une rumeur circulait voulant que les compagnies de transport du bas Yukon ne transportaient pas les marchandises achetées sur la côte ouest, parce qu'elles retireraient une source importante de leurs profits de la vente de ces marchandises. Cette clause était cependant rarement appliquée. Selon Robert Kirk, quelques chercheurs d'or remontaient le fleuve en canot, à partir de Saint Michael, en transportant eux-mêmes leur équipement, mais cette méthode de transport ne devint jamais populaire (voir Kathryn Winslow, op. cit., p. 85; Joseph Ladue, «Life in the Klondike Gold Fields. Personal Observation of the Founder of Dawson», consigné par J. Lincoln Steffens dans *Alaska: Sundry Pamphlets*, s. p.; Roy Minter, adjoint spécial au président, White Pass and Yukon Corporation, communication personnelle, Vancouver, 1^{er} août 1970 [ci-après comm. pers.]; Robert C. Kirk, op. cit., p. 85).
- 26 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 193.
- 27 Les autres étaient la voie de la Stikine, celle de Port Valdez (Alaska) (voir Pierre Berton, op. cit., p. 211–218 et Kathryn Winslow, op. cit., p. 87), celle de l'anse Taku (voir Kathryn Winslow, op. cit., p. 87; APC, RG15, C2, vol. 15, fol. 1549, William Ogilvie à W.F. King, Ot-

- tawa, 26 avril 1895), et la piste Dalton. Jack Dalton termina en 1896 la piste Dalton, qui partait de Pyramid Harbor (maintenant Haines, Alaska) et se rendait à un point en aval des rapides Rink, sur le Yukon. Dalton imposait un droit de passage de \$250 à ceux qui faisaient traverser des animaux. Les piétons pouvaient utiliser la piste gratuitement. À l'été de 1898, 1000 têtes de bétail empruntèrent la piste pour se rendre à Dawson. Même s'il s'agissait d'une bonne piste, plusieurs l'évitaient, car elle comprenait un trajet de 350 milles par voie terrestre. Lorsque les navires à vapeur apparurent en amont des rapides Five Fingers, la piste Dalton fut abandonnée (voir W.D. MacBride, «The Story of the Dalton Trail», article tiré d'une publication sans titre. Les précédents renseignements furent obtenus d'une copie appartenant à A. Rettalick, Whitehorse [Yukon]; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 196; Pierre Berton, op. cit., p. 371–372; W.D. MacBride, «Brief History», p. 2; APC, RG15, C2, vol. 15, fol. 1549, W.F. King à A.M. Burgess, Ottawa, 17 mars 1897; L. Harrington, «Yukon's Wilderness Roads», *Canadian Geographical Journal*, vol. 65 [août 1962], p. 68; Kathryn Winslow, op. cit., p. 87). Les auteurs ne s'entendent pas sur le point d'arrivée de la piste Dalton. MacBride le situe aux rapides Rink (W.D. MacBride, «The Story of the Dalton Trail», s. p.), d'autres, à Fort Selkirk (voir APC, RG15, C2, vol. 15, fol. 1549, King à Burgess, Ottawa, 17 mars 1897).
- 28 William Ogilvie, *Early Days*, p. 153.
- 29 E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 91.
- 30 Martha Louise Black, op. cit., p. 103; Pierre Berton, op. cit., p. 246.
- 31 Finnegan's Point, Canyon City, Pleasant Camp, Sheep Camp, Stone House et Scales (voir Pierre Berton, op. cit., p. 247–249). Voir les descriptions de Sheep Camp, la plus importante des étapes, dans Martha Louise Black, op. cit., p. 103; Samuel Steele, *Forty Years in Canada; Reminiscences of the Great North-West, with some Account of his Service in South Africa . . .*, éd. Mollie Glenn Niblett, introd. J.G. Colmer (Toronto, McClelland Goodchild, Stewart, 1918), p. 296.
- 32 Samuel Steele, op. cit., p. 294; J.R. Lotz, op. cit., p. 12; Pierre Berton, op. cit., p. 251; T.A. Rickard, *Through the Yukon and Alaska* (San Francisco, Mining and Scientific Press, 1909), p. 149–150.
- 33 Pierre Berton, op. cit., p. 254–255; J.R. Lotz, op. cit., p. 11; W.D. MacBride, «Brief History», p. 2; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 187, n. 23.
- 34 W.D. MacBride, «Brief History», p. 2. L'apparition du tramway funiculaire mit fin à la pratique des charretiers de rompre leurs contrats au pied des montagnes et d'augmenter leur taux jusqu'à un dollar la livre (Pierre Berton, op. cit., p. 249).
- 35 Pierre Berton (op. cit., p. 245) estime le nombre total à 22 000.
- 36 Joseph Ladue, *Klondyke Facts*, p. 21; Martha Louise Black, op. cit., p. 99; Kathryn Winslow, op. cit., p. 118.
- 37 Pierre Berton, op. cit., p. 250–251.
- 38 Ibid., p. 165–166; J.R. Lotz, op. cit., p. 11.
- 39 Pierre Berton, op. cit., p. 246, 251–252; Robert C. Kirk, op. cit., p. 37–38; Martha Louise Black, op. cit., p. 102. Voir E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 94, pour une description de la méthode indienne de transport à dos d'homme.
- 40 Pierre Berton, op. cit., p. 153; William Ogilvie, *Early Days*, p. 41.
- 41 Robert C. Kirk, op. cit., p. 39; Samuel Graves, *On the «White Pass» Pay-roll* (Chicago, pour compte d'auteur, 1908), p. 7.
- 42 Robert C. Kirk, op. cit., p. 36–37.
- 43 Des 3800 chevaux de somme qui furent enregistrés aux douanes américaines, tous, estime-t-on, moururent ou furent abattus à l'exception d'une trentaine (APC, MG30, A19, Archie Shiels, «A Short History of Transportation To and Within the Territory of Alaska, 1867–1908», copie dactylographiée d'un manuscrit déposé aux APC, p. 1–2); Pierre Berton, op. cit., p. 157; T.A. Rickard, op. cit., p. 137–138; W.D. MacBride, «Brief History», p. 3; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 187, n. 23; Walter Hamilton, op. cit., p. 87–88.
- 44 Un bon nombre de ceux qui empruntèrent la piste Chilkoot construisirent leurs bateaux à l'amont du lac Lindeman.
- 45 Martha Louise Black, op. cit., p. 114; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 196.
- 46 Robert C. Kirk, op. cit., p. 65; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 196.
- 47 Robert C. Kirk, op. cit., p. 64–65.
- 48 Ibid., p. 61–62.
- 49 Martha Louise Black, op. cit., p. 115; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 227.
- 50 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 193. Plus de 150 bateaux sombrèrent dans cette partie de la rivière (ibid.).
- 51 Ibid., p. 192; T.A. Rickard, op. cit., p. 171.
- 52 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 192; Robert C. Kirk, op. cit., p. 75; T.A. Rickard, op. cit., p. 171; Pierre Berton, op. cit., p. 281; W.D. MacBride, «Brief History», p. 3. Ogilvie écrit que seulement 3 ou 4 des chariots étaient tirés par des chevaux, le reste l'était par des hommes (William Ogilvie, *Early Days*, p. 82). Un de ces chariots est présentement en montre au musée MacBride, à Whitehorse; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 192, n. 33; T.A. Rickard, op. cit., p. 171.
- 53 Entre le moment de la débâcle du printemps de 1898 et le mois d'octobre de la même année, 7124 bateaux et environ 28 000 personnes passèrent par le poste de la Police à cheval du Nord-Ouest, au lac Tagish. Nous avons là le relevé le plus exact du nombre de personnes qui se sont ruées vers le Klondike par les cols Chilkoot et White, au printemps et à l'été de 1898 (Canada. Parlement, *Report of the North-West Mounted Police* [ci-après CNWMP, *Annual Report*], 1898 (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1899), pt. III, p. 38–39).
- 54 Cité dans Kathryn Winslow, op. cit., p. 211–212.
- 55 Pierre Berton, op. cit., p. 151.
- 56 Kathryn Winslow, op. cit., p. 71.
- 57 Ibid., p. 62–63.
- 58 F. Walker, op. cit., p. 1–2; Pierre Berton, op. cit., p. 152.
- 59 APC, RG15, B1a, vol. 234, fol. 462950, Nils Muller au ministre de l'Intérieur, Kristiania, Norvège, 27 janv. 1898.
- 60 Robert C. Kirk, op. cit., p. 207.
- 61 APC, RG14, B1a, vol. 231, fol. 441864, D.B. James au secrétaire de l'Intérieur, San Francisco, 1^{er} sept. 1897.
- 62 Ibid., Lynwode Pereira à D.B. James, Ottawa, 17 sept.
- 63 P.E. Roy, «Railways, Politicians and the Development of the City of Vancouver as a Metropolitan Centre, 1886–1929» (thèse de maîtrise, univ. de Toronto, 1963), p. 80; «This Month in Northland History», *Alaska Sportsman*, vol. 34 (oct. 1968), p. 16–17.
- 64 Voir W.T. Jennings, *Report of Mr. W.T. Jennings, C.E., on Routes to the Yukon* (Ottawa, Imprimé par ordre du Parlement, 1898).
- 65 Roy Minter, comm. pers.
- 66 Colombie-Britannique, *Statutes*, 60 Vict. chap. 49, 1897; Canada, *Statutes*, 60^e–61^e Vict. chap. 89, 1896–1897.

- 67 Voir USDINPS, p. 247–248.
- 68 E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 298; voir aussi J.H.E. Secretan, *To Klondyke and Back, a Journey down the Yukon from its Source to its Mouth* (Londres, Hurst and Blackett, 1898), p. 1.
- 69 Roy Minter, comm. pers.
- 70 Ibid.; «Transportation Past and Present in Alaska», *Alaska Magazine and Canadian Yukoner*, vol. 1 (mars 1900), p. 12.
- 71 USDINPS, p. 247–248.
- 72 Roy Minter, comm. pers.
- 73 Edward A. Herron, *Alaska's Railroad Builder, Mike Heney* (New York, Julian Messner, 1960), p. 85; N. Thompson and J.H. Edgar, *Canadian Railway Development* (Toronto, Macmillan, 1933), p. 322.
- 74 S.H. Graves, op. cit., p. 15–16.
- 75 Max David, «Railroad through a Snow-bound Hell», *True Magazine* (janv. 1963), p. 102.
- 76 S.H. Graves, op. cit., p. 15.
- 77 La Close Brothers de Londres mirent sur pied, le 30 juillet 1898, une société de transport général, la White Pass and Yukon Route. Cette société réunissait la Pacific and Arctic Railway and Navigation Company, la British Columbia-Yukon Railway Company, la British Yukon Mining, et la Trading and Transportation Company (aussi connue sous le nom de British Yukon Railway Company) (R. Dorman, *A Statutory History of Steam and Electric Railways of Canada* [Ottawa, Imprimeur du roi, 1941], p. 635).
- 78 S.H. Graves, op. cit., p. 33.
- 79 Max Davis, op. cit., p. 103; S.H. Graves, op. cit., p. 33; Roy Minter, comm. pers.
- 80 N. Thompson and J.H. Edgar, op. cit., p. 322–323; W.D. MacBride, «The Story of the White Pass and Yukon Route» (ci-après «Story»), p. 1.
- 81 C.E. Barger, «A Sturdy Little Line», *Alaska Sportsman*, vol. 12 (janv. 1946), p. 34; Roy Minter, comm. pers.
- 82 S.H. Graves, op. cit., p. 16.
- 83 Ibid.
- 84 Ibid.; C.S. Price, «Thunder in the Mountains», *Alaska Sportsman*, vol. 24 (avril 1958), p. 23; W.D. MacBride, «Story», p. 2; Omer Lavallee, «The Road of Gold . . . Some Historical Notes on the White Pass & Yukon Route», *Canadian Railroad Historical Association, News Report* n° 83 (nov. 1957), p. 108; N. Thompson and J.H. Edgar, op. cit., p. 322–324.
- 85 W.D. MacBride, «The White Pass», *The Beaver*, Outfit 285 (automne 1954), p. 21; N. Thompson and J.H. Edgar, op. cit., p. 322–323.
- 86 S.H. Graves, op. cit., p. 17–18.
- 87 W.D. MacBride, «Story», p. 1; *ibid.*, «The White Pass Route», *The Beaver*, Outfit 285 (automne 1954), p. 21; *ibid.*, «Brief History», p. 3; S.H. Graves, op. cit., p. 18, 21; N. Thompson and J.H. Edgar, op. cit., p. 323.
- 88 W.D. MacBride, «Story», p. 2; Omer Lavallee, op. cit., p. 108.
- 89 W.D. MacBride, «Story», p. 3; N. Thompson and J.H. Edgar, op. cit., p. 324; Edward Herron, op. cit., p. 100.
- 90 S.H. Graves, op. cit., p. 15, 19.
- 91 Cy Warman, «Building a Railroad into the Klondike», *McClure's Magazine* (mars 1899) [sic], p. 423–424, cité dans USDINPS, p. 170–172.
- 92 S.H. Graves, op. cit., p. 22.
- 93 Pierre Berton, op. cit., p. 307; voir aussi ci-dessus n. 18.
- 94 Canada. Parlement, *Statutes*, 60^e–61^e Vict., chap. 89, 1896–1897, p. 217; Omer Lavallee, op. cit., p. 105; Angelo Heilprin, *Alaska and the Klondike, a Journey to the New Eldorado with Hints to the Traveller* (Londres, Pearson, 1899), p. 22.
- 95 Adney et Berton affirment que le premier vapeur à sillonner le haut Yukon fut le *Bellingham* (E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 389; Pierre Berton, op. cit., p. 293). Winslow parle du *A.J. Goddard* et du *J.H. Kilbourne* (Kathryn Winslow, op. cit., p. 138), alors que Kirk donne le crédit de l'exploit au *Willie Irwin* [sic] (Robert C. Kirk, op. cit., p. 218). W.D. MacBride, ancien employé de la White Pass and Yukon Route et autorité en matière d'histoire du transport fluvial dans le territoire, complique encore davantage la situation en écrivant à différents endroits que l'honneur revient aux *Goddard*, *Irwin* (ou *Irving*) et au *Bellingham* (W.D. MacBride, «Saga of Famed Packets and others Steamboats of Mighty Yukon River», *Cariboo and Northwest Digest* [hiver 1948–printemps 1949], p. 98, 102, 114). Le premier vapeur, mais non à roue arrière, à naviguer sur le haut Yukon fut le *Witch Hazel*, un petit bateau à hélice qui fut transporté par le col Chilkoot et amené à Cudahy, en 1895 (E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 390).
- 96 Kathryn Winslow, op. cit., p. 127; J. Goldstein, op. cit., p. 21; W.D. MacBride, «Brief History», p. 3.
- 97 Angelo Heilprin, op. cit., p. 12, 26.
- 98 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 192–193; E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 391.
- 99 Robert C. Kirk, op. cit., p. 189.
- 100 Ibid., p. 190–191; F. King, «When Post-Dogs Brought the Mail», *Canadian Mining Journal*, vol. 80 (déc. 1959), p. 57–58; Kathryn Winslow, op. cit., p. 212; E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 183.
- 101 F. King, op. cit., p. 57; Robert C. Kirk, op. cit., p. 194–195, 198; Kathryn Winslow, op. cit., p. 212; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 38–39.
- 102 Robert C. Kirk, op. cit., p. 196, 205–206; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 34; *Encyclopedia Canadiana*, s.v. «Dogs, Sled»; E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 213.
- 103 «A good Malamute will sell for 150 dollars, while it must be a very superior «outside» dog that will bring more than 100 dollars» (Jeremiah Lynch, *Three Years in the Klondike* [Londres, Arnold, 1904], p. 141). Voir aussi E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 209–210; *ibid.*, «The Sledge Dogs of the North», *Outing*, vol. 39 (mai 1901), p. 31.
- 104 W.H. Dall, op. cit., p. 30; Robert C. Kirk, op. cit., p. 193–194; F. King, op. cit., p. 58; Jeremiah Lynch, op. cit., p. 77.
- 105 Robert C. Kirk, op. cit., p. 192–194; Jeremiah Lynch, op. cit., p. 141–142; F. King, op. cit., p. 58; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 34.
- 106 E. Tappan Adney, «The Sledge Dogs of the North», *Outing*, vol. 39 (mai 1901), p. 133; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 35–37, 79; Kathryn Winslow, op. cit., p. 104; Robert C. Kirk, op. cit., p. 230.
- 107 Si le conducteur était gaucher, la perche était placée du côté droit.
- 108 Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 36–37.
- 109 E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 221.
- 110 Robert C. Kirk, op. cit., p. 191.
- 111 Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 35.
- 112 *Ibid.*, p. 34. Deux autres genres de harnais à chien méritent d'être décrits brièvement. Le harnais de la Compagnie de la baie d'Hudson, semblable à celui qui vient d'être décrit, avait un collet matelassé. Les chiens étaient attelés en flèche. Mais contrairement à la méthode

- d'attelage décrite plus haut, chaque chien était attelé séparément au traîneau. W.H. Dall juge que le harnais de la Compagnie de la baie d'Hudson était particulièrement bien adapté à un attelage à trois chiens ou moins, car cette disposition permettait à toutes les forces de traction de s'exercer sur la charge. Un attelage plus nombreux provoquait un enchevêtrement perpétuel (voir W.H. Dall, op. cit., p. 170). Le harnais esquimau consistait en un morceau de peau d'ours percée à trois endroits, permettant d'y passer les pattes de devant et le cou du chien. Le trait était passé sous l'avant-train du chien. Habituellement, les Esquimaux et les Indiens attelaient leurs chiens par paire (voir E. Tappan Adney «The Sledge Dogs of the North», *Outing*, vol. 39 [mai 1901], p. 131–132; W.H. Dall, op. cit., p. 166, 170).
- 113 Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 35.
- 114 Samuel Steele, op. cit., p. 301.
- 115 Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 36–38.
- 116 Robert C. Kirk, op. cit., p. 195; Kathryn Winslow, op. cit., p. 126–127.
- 117 Robert C. Kirk, op. cit., p. 199–201.
- 118 Ibid., p. 203; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 76.
- 119 Robert C. Kirk, op. cit., p. 200; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 81.
- 120 F. King, op. cit., p. 57.
- 121 Robert C. Kirk, op. cit., p. 175–176, 208–209; E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 430; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 215; Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 169; Kathryn Winslow, op. cit., p. 212. Selon Kirk, les marchandises étaient transportées de Dawson à Eldorado au coût de 10¢ la livre (Robert C. Kirk, op. cit., p. 120).
- 122 Arthur Treadwell Walden, op. cit., p. 169; Robert C. Kirk, op. cit., p. 210.
- 123 Extrait d'une lettre de William Ogilvie, Cudahy, du 25 juin 1896, cité dans Joseph Ladue, *Klondyke Facts*, p. 168; E. Tappan Adney, *Klondike*, p. 430; Robert C. Kirk, op. cit., p. 210.
- 124 Kathryn Winslow, op. cit., p. 153.
- 125 Angelo Heilprin, op. cit., p. 103; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 215, n. 10; Jeremiah Lynch, op. cit., p. 143.
- 126 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 215.
- 127 Kathryn Winslow, op. cit., p. 157; Angelo Heilprin, op. cit., p. 124–125, 127; Extraits des rapports de Thomas Fawcett, D.T.S., commissaire à l'or du district du Yukon, Canada. Ministère de l'Intérieur (ci-après CMI), *Annual Report* (1897), pt. II, p. 78.
- 128 David Robert Morrison, op. cit., p. 63; Russell A. Bankson, *The Klondike Nugget* (Caldwell, Id., Claxton Printers, 1935), p. 222–236.
- 129 CMI, *Annual Report* (1897), pt. II, p. 78. Heilprin, pour sa part, suggéra que les redevances sur la production aurifère imposées par le gouvernement et les honoraires versés au titre de représentation soient employés à l'amélioration des routes (Angelo Heilprin, op. cit., p. 130).
- 130 CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory; Its History and Resources* (Ottawa, 1907), p. 99–100.
- 131 Angelo Heilprin, op. cit., p. 128, 132.
- 132 Martha Louise Black, op. cit., p. 162; R. Oglesby, «The Klondike Gold Region. Account of a Six Month's Trip Through the Yukon Gold Fields», dans *Alaska: Sundry Pamphlets*, s. p.
- 133 En 1899, les travailleurs recevaient 85¢ l'heure, et les attelages \$25 par jour. En 1900, ces taux avaient baissé à 80¢ et à \$20, mais restaient encore élevés, en comparaison des salaires payés à l'extérieur de la région (CMI, Northwest Territories and Yukon Branch, op. cit., p. 99).
- 134 John A. Bovey, «The Attitudes and Policies of the Federal Government towards Canada's Northern Territories, 1870–1930» (thèse de maîtrise, univ. de la Colombie-Britannique, 1967), p. 84, 85, 89; David Robert Morrison, op. cit.
- 135 Jusqu'en 1953, le Nord était au bas de l'échelle des priorités nationales, même si cette région relevait directement du gouvernement fédéral (J.R. Lotz, *Northern Realities: The Future of Northern Development in Canada* [Toronto, New Press, 1970], p. 12).

Récession et redressement économique

- 1 Pierre Berton, op. cit., p. 412–413.
- 2 Lorsque l'auteur était à Dawson et à Whitehorse en août 1970, il s'aperçut qu'il y avait une certaine rancune contre Pierre Berton. Cette rancune provenait des références faites par Berton au sujet de la phase qui a suivi la période du Klondike dans l'histoire du Yukon. Beaucoup de Yukonais étaient d'avis que Berton avait délibérément donné l'impression dans son oeuvre intitulée *Klondike* que le Yukon avait presque cessé d'exister après 1899. Comme beaucoup d'autres griefs semblables, ce dernier n'a qu'une petite part de réalité. Voir Pierre Berton, op. cit., p. 410.
- 3 Laura Beatrice Berton, *I Married the Klondike* (Toronto, Little, Brown, 1954); Martha Louise Black, op. cit.; Walter Hamilton, op. cit.
- 4 Canada. Dominion Bureau of Statistics, *Chronological Record of Canadian Mining Events from 1604 to 1947 and Historical Tables of the Mineral Production of Canada* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1948) (ci-après CDBS, 1948), p. 92.
- 5 David Robert Morrison, op. cit., p. 6.
- 6 CMI, *Annual Report*, (1903–1904), pt. II, p. 3; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 261.
- 7 L'année 1902 a été utilisée dans le présent document comme la date indiquant la fin de la période de la ruée vers l'or, car après 1901, la production de l'or, la population et les valeurs immobilières déclinent de façon importante, et beaucoup de sociétés de commerce et de transport qui s'étaient établies durant la ruée vers l'or se retirèrent du territoire.
- 8 Pierre Berton, op. cit., p. 412.
- 9 APC, RG15, E1a, vol. 3, fol. 492, F. Joslin à W.M. Morton, Dawson, 12 janv. 1904; CMI, *Annual Report* (1903–1904), pt. VII, p. 31; J.R. Lotz, *Northern Realities: The Future of Northern Development in Canada* (Toronto, New Press, 1970), p. 48; CMI, *Annual Report* (1900–1901), pt. IX, p. 1; Pierre Berton, op. cit., p. 410.
- 10 *The Klondike Nugget*, 14 et 15 août 1900, citation tirée de l'ouvrage de David Robert Morrison, op. cit., p. 99.
- 11 Richard Mathews, *The Yukon* (New York, Holt, Rinehart and Winston, 1968), p. 302. «Until 1949 . . . the Lewis River . . . was considered by geographers to be a separate tributary; but it is now treated as part of the Yukon River as a whole» (*Encyclopedia Canadiana*, vol. 6, cité dans J. Goldstein, op. cit., p. 4).
- 12 Pour la première désignation, voir Canada, North Pacific Planning Project, *Canada's New Northwest, a Study of the Present and Future Development of Mackenzie District of the Northwest Territories, Yukon Territory, and the Northern Parts of Alberta and British Columbia* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1947) (ci-après CNPPP), p. 107; pour la

- dernière désignation, voir *Encyclopedia Canadiana*, s.v. «Yukon Field Force» et J.L. Robinson, op. cit., p. 237.
- 13 CNPPP, p. 107. Les précipitations annuelles au Yukon varient entre 9 et 13 pouces (J.L. Robinson, op. cit., p. 250).
- 14 CNPPP, p. 108. Ce phénomène a été expliqué comme il suit: «It is almost axiomatic that any river running into the Yukon, at least in the Yukon Territory from the south and west, is a glacial fed stream, and any tributary running into the river from the north or east is a snow fed stream from the Rockies» (APC, MG22, Commissaire, liasse 6).
- 15 Canada. Parlement, *Sessional Papers*, 1901, n° 28a, citation prise dans l'ouvrage de Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 213, n. 3.
- 16 S.H. Graves, op. cit., p. 44.
- 17 CNPPP, p. 109.
- 18 APC, RG15, E1a, vol. 1, fol. 20, S.E. Adair au Commissaire du Territoire du Yukon, Dawson, le 21 nov. 1899.
- 19 S.H. Graves, op. cit., p. 41.
- 20 Ibid.
- 21 Roy Minter, comm. pers.; W.D. MacBride, «Story», p. 4.
- 22 S.H. Graves, op. cit., p. 41, 45.
- 23 Les trois bateaux étaient le *Dawson*, le *McConnell* et l'*Ogilvie*, rebaptisés le *Dawson*, le *Whitehorse* et le *Selkirk* (APC, Bill MacBride's Scrapbook, Acc. No. 1959–30 [microfilm], Wheeler à MacBride, Victoria, 27 sept. 1949).
- 24 Omer Lavalée, op. cit., p. 108–109; R. Dorman, op. cit., p. 635; APC, MG30, A19, p. 19; voir CNWMP, *Annual Report* (1900), pt. III, p. 6.
- 25 CNWMP, *Annual Report* (1903), pt. III, p. 32; voir aussi APC, Bill MacBride's Scrapbook, Acc. No. 1959–30 (microfilm), p. 69.
- 26 CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, op. cit., p. 90; APC, RG15, E1a, vol. 1, fol. 20, F.-X. Gosselin à A.L. Berdoe, Dawson, le 7 mars 1907.
- 27 L.D. Kitchener, op. cit., p. 46.
- 28 Ibid., p. 46, 111, 112. Les nouveaux propriétaires ont conservé le nom North American Transportation and Trading Company. Voir aussi W. Taylor, «Transportation in the Yukon», *Dawson Daily News*, le 21 juil. 1909, p. 15.
- 29 Les plus gros bateaux du bas Yukon transportaient jusqu'à 600 tonnes de marchandises et pouvaient pousser deux barges, chaque barge ayant une capacité de 400 tonnes (CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, op. cit., p. 94–95; W. Taylor, op. cit., p. 15).
- 30 Langely à LeCapelain, le 10 mars 1904. Tiré d'une collection de documents trouvés dans le grenier de l'ancienne Dawson Hardware Company, à Dawson (Yukon).
- 31 *Canadian Grocer*, vol. 18, n° 14 (1^{er} avril 1904), p. 42.
- 32 L.D. Kitchener, op. cit., p. 114–115.
- 33 APC, RG15, E1a, vol. 17, fol. 18052; *ibid.*, Commissaire du Yukon à F.W. Arnold, Dawson, 10 juin 1907; CMI, *Annual Report* (1909), pt. VI, p. 13; W. Taylor, op. cit., p. 15; CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Bureau de l'imprimerie du gouvernement, 1909), p. 144.
- 34 S.H. Graves, op. cit., p. 42. L'auteur n'a trouvé qu'une seule référence sur l'utilisation des bateaux à vapeur à roue à aubes latérales sur le fleuve Yukon et cette référence faisait allusion à la route du bas Yukon (voir Joseph Ladue, «Life in the Klondike Gold Fields. Personal Observations of the Founder of Dawson», rapporté par J. Lincoln Steffens, dans *Alaska: Sundry Pamphlets*, s. p.).
- 35 S.H. Graves, op. cit., p. 41–42.
- 36 Voir *ibid.*, p. 42; APC, Bill MacBride's Scrapbook, Acc. No. 1959–30 (microfilm); CNWMP, *Annual Report* (1902), pt. III, p. 47.
- 37 S.H. Graves, op. cit., p. 42, 49; W.D. MacBride, «Steamboat Round the Bend», *Whitehorse Star*, éd. Tourist, juin 1969, p. 5; APC, MG22, Commissaire, liasse 30, G.A. Jeckell à J.H. Chamberlin, Dawson, 22 déc. 1939.
- 38 Don Jones, employé de la White Pass and Yukon Corporation, entrevue personnelle, à Whitehorse le 17 août 1970; CNPPP, p. 113; CMI, *Annual Report* (1904–1905), pt. VII, p. 22.
- 39 W.D. MacBride, «Steamboat Round the Bend», *Whitehorse Star*, éd. Tourist, juin 1969, p. 5.
- 40 G.P. de T. Glazebrook, *A History of Transportation in Canada* (Toronto, McClelland and Stewart, 1964), vol. 1, p. 40.
- 41 S.H. Graves, op. cit., p. 43.
- 42 Ibid.
- 43 APC, Bill MacBride's Scrapbook, Acc. No. 1959–30 (microfilm), p. 70; J. Goldstein, op. cit., p. 2.
- 44 S.H. Graves, op. cit., p. 44; J. Weppler, *The S.S. Klondike, the Last Sternwheeler*, Travail inédit n° 91 (Parcs Canada, Ottawa, 1968) (ci-après *S.S. Klondike*), p. 18.
- 45 APC, RG15, E1a, vol. 9, fol. 2941, W. Taylor à A. Wilson, Whitehorse, 6 juil. 1911.
- 46 CMI, *Annual Report* (1900), pt. VIII, p. 3; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 192; APC, RG15, E1a, vol. 9, fol. 2941, G.B. Edwards à G.P. Mackenzie, 21 mai 1924; J. Weppler, *S.S. Klondike*, p. 20.
- 47 CMI, *Annual Report* (1900), pt. VIII, p. 3 et 4; APC, RG15, E1a, vol. 9, fol. 2941, N. Tessier à A. Henderson, Ottawa, 31 janv. 1910; *ibid.*, Directeur de la White Pass and Yukon Route à A. Henderson, Whitehorse, 19 oct. 1908; Laura Beatrice Berton, op. cit., p. 213.
- 48 Après 1905, le gouvernement prit des dispositions avec la British Yukon Navigation Company selon lesquelles cette société devait faire les améliorations nécessaires. Une entente semblable a été faite avec la Side Streams Navigation Company après 1914 (voir APC, RG15, E1a, vol. 9, fol. 2941, Directeur de la White Pass and Yukon Route à A. Henderson, Whitehorse, 19 oct. 1908; *ibid.*, G.A. Jeckell à A.G. Kingston).
- 49 Il ne faut pas croire que ni la Northern Navigation Company, qui a succédé à l'Alaska Commercial Company, ni la North American Transportation and Trading Company étaient comparables à ces sociétés de transport dont le seul but était de tirer le maximum de profit de la ruée vers l'or. Une fois que la route du haut Yukon acquit le contrôle de la circulation d'entrée et de sortie du Yukon, les sociétés Northern Navigation et North American Transportation and Trading s'aperçurent qu'il était de plus en plus difficile de lui faire concurrence et, vers 1914, elles durent retirer leur service régulier jusqu'à Dawson.
- 50 Edward Herron, op. cit., p. 135; Roy Minter, comm. pers.; H.A. Cody, «The Gateway of the North», *Canadian Magazine*, vol. 28 (fév. 1907), p. 341; F.C. Wade, «A Business Talk on the Yukon», *Canadian Magazine*, vol. 19 (mai 1902), p. 27; G. Gardner, op. cit., p. 598; W.D. MacBride, «Brief History», p. 6.

- 51 N. Thompson et J.H. Edgar, op. cit., p. 325 et 326; d'une collection de photographies sans titre, White Pass and Yukon Corporation, Vancouver.
- 52 W.D. MacBride, «Brief History», p. 6.
- 53 Kenneth J. Rea, *The Political Economy of the Canadian North: An Interpretation of the Course of Development in the Northern Territories of Canada to the Early 1960s* (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1968), p. 102; APC, RG15, E1a, vol. 18, fol. 22044, A. Berdoe à A. Henderson, Skagway, 5 sept. 1907; *ibid.*, H. Dickson A. Hawkins, Whitehorse, 19 fév. 1918; Canada, *Mineral Production*, 1909, p. 39, citation prise dans l'oeuvre de Kenneth J. Rea, op. cit., p. 102; CMI, *Annual Report* (1910), pt. VI, p. 15.
- 54 CMI, *Annual Report* (1910), pt. VI, p. 15; Omer Lavallee, op. cit., p. 109; APC, MG22, Commissaire, liasse 16, George Black à Clyde Leavette, 14 janv. 1913; W.D. MacBride, «Brief History», p. 6; Kenneth J. Rea, op. cit., p. 103, 106. Des chiffres de production furent inscrits pour 1919–1920 et 1925–1926. Après 1927, il y eut un arrêt dans la production (Kenneth J. Rea, op. cit., p. 106); Omer Lavallee, op. cit., p. 109. Ce ne fut que lorsque les Japonais prirent en main les New Imperial Mines dans les années 1960 que la production de cuivre à Whitehorse reprit de nouveau.
- 55 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 254.
- 56 R.G. Bucksar, op. cit., p. 18. Aucune norme n'existe selon laquelle le coût du transport par voie ferrée peut être comparé au coût du transport des marchandises par les hommes, les chevaux ou les bateaux avant 1901. Le chemin de fer fut achevé un peu avant l'écroulement de l'économie de la ruée vers l'or et toute comparaison basée sur les taux exigés par la White Pass and Yukon Route et ceux imposés par les autres exploiters au cours de la ruée est donc plus apparente que réelle.
- 57 Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 254; voir APC, RG15, E1a, vol. 7, fol. 2104 pour avoir un aperçu général; David Robert Morrison, op. cit., p. 129; APC, RG15, E1a, vol. 7, fol. 2104, résolution de la Chambre de commerce de Dawson, 9 nov. 1905; *ibid.*, résolution du *Young Men's Liberal Club*; *ibid.*, commissaire du Yukon au ministre de l'Intérieur, Dawson, 22 nov. 1905.
- 58 Voir Harold Adams Innis, *Settlement*, tableau 8, p. 255; Roy Minter, comm. pers.; causes du chemin de fer canadien 402 et 13, causes du chemin de fer canadien 527, citation prise dans W.T. Jackman, op. cit., p. 261; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 256. La White Pass and Yukon Route n'était pas sous la juridiction de la Chambre de commerce avant 1909 (D.A. MacGibbon, *Railway Rates and the Canadian Railway Commission* [Boston, Houghton, Mifflin, 1917], p. 101).
- 59 D.A. MacGibbon, op. cit., p. 102; CMI, *Annual Report* (1912), pt. I, p. 63. La White Pass and Yukon Route affirmait que si le premier jugement avait été maintenu: «The railway company would have been about \$44,000 short of money to pay the interest on the outstanding bonds.» Les commissaires expliquèrent le renversement comme il suit: «While our duty to interfere and reduce rates in all proper cases is plain, surely it is equally clear that we should not require a reduction where the effect would be to prevent the investment earning a fair return» (D.A. MacGibbon, op. cit., p. 103–104).
- 60 CMI, *Annual Report* (1912), pt. I, p. 63.
- 61 *Ibid.*
- 62 L'expression «district du Klondike» est employée ici pour désigner la région géographique bordée par la rivière Klondike au nord, la rivière Indian au sud, la rivière Yukon à l'ouest, et les ruisseaux Hunker et Dominion à l'est.
- 63 Eugene Murphy, «Railway Building and Operation in Yukon», *Dawson Daily News*, 21 juil. 1909, p. 23; APC, RG15, E1a, vol. 10, fol. 3306, «An Act to Incorporate the Klondike Mines Railway Company»; voir *ibid.*, C.C. Chataway à J.H. Ross, Dawson, 16 juil. 1901, pour les difficultés locales que rencontrèrent les promoteurs au ruisseau Bonanza; Dawson Hardware Company, *Miner's Price List* (mars 1903), s. p.
- 64 APC, RG15, E1a, vol. 10, fol. 3306, Ogilvie au ministre de l'Intérieur, Dawson, 8 mars 1901; Victoria A.B. Faulkner, rencontre personnelle, Whitehorse, 11 août 1970; David Robert Morrison, op. cit., p. 63; Russell A. Bankson, op. cit., p. 222–236.
- 65 Dawson Hardware Company, *Miner's Price List* (mars 1903), s. p.; Eugene Murphy, op. cit., p. 23; APC, RG15, E1a, vol. 10, fol. 3306, C. Kekewick to W.W.B. McInnes, Dawson, 2 oct. 1905; *ibid.*, Davey et Jobin à W.W. McInnes, 12 sept. 1905; *ibid.*, C.C. Chataway à J.H. Ross, Dawson, 16 juil. 1901; *ibid.*, ministère de l'Intérieur à W.W.B. McInnes, Ottawa, 29 janv. 1906.
- 66 Omer Lavallee, op. cit., p. 110; Eugene Murphy, op. cit., p. 23; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 243; CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimerie du gouvernement, 1907), p. 98; H.W. Hervetson, op. cit., p. 454. Il y a un peu de confusion sur la date d'achèvement du chemin de fer (voir Alan Innes-Taylor, «Information on Old Locomotive at Dawson City, Yukon Territory», au musée de Dawson; APC, RG15, E1a, vol. 10, fol. 3306, C.W. MacPherson au secrétaire de la Railway Commission, Dawson, 22 août 1906); APC, RG15, E1a, vol. 10, fol. 3006, requête adressée par la Klondike Mines Railway Company au commissaire et au conseil du territoire du Yukon; *ibid.*, C.W. MacPherson au secrétaire de la Railway Commission, Dawson, 22 août 1906.
- 67 CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimerie du gouvernement, 1907), p. 98; Eugene Murphy, op. cit., p. 23. On transportait également par chemin de fer une grande quantité de bois de chauffage (Alan Innes-Taylor, op. cit., s. p.); APC, RG15, E1a, vol. 10, fol. 3306, requête adressée par la Klondike Mines Railway Company au commissaire et au conseil du Yukon; «An Ordinance to Amend Chapter 5 of the Ordinances of the Yukon Territory 1906»; *ibid.*, MG22, Commissaire, liasse 16, George Black à Clyde Leavette, 14 janv. 1913; Alan Innes-Taylor, op. cit., s. p. En 1928, A.N.C. Treadgold, l'un des premiers à se tourner vers l'exploitation minière de capital à grand rendement, fit l'acquisition du terrain, mais toute activité ferroviaire cessa après 1914 (voir APC, RG15, E1a, vol. 10, fol. 3306, G.I. MacLean à A.N.C. Treadgold, Dawson, 30 juil. 1928).
- 68 CDBS, 1948, p. 92.
- 69 APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, W. Thibadeau à Z.T. Wood, Dawson, 2 fév. 1903.
- 70 CNWMP, *Annual Report* (1902), pt. III, p. 22.
- 71 «Roads in the Yukon», *Dawson Daily News*, 21 juil. 1909, p. 66.
- 72 CMI, *Annual Report* (1900), pt. VIII, p. 3; APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, Ogilvie à Dugas, Dawson, 29 mai 1900; «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]), append. 2.

- 73 Voir APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, W. Thibadeau à Z.T. Wood, Dawson, 2 fév. 1903; J. McNeill au commissaire de l'or, Dawson, 27 nov. 1924; «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]), append. 2; CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1907), p. 100; «Roads in the Yukon», *Dawson Daily News*, 21 juil. 1909, p. 66.
- 74 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]), append. 2; APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, J. McNeill à G.P. MacKenzie, Dawson, 6 avril 1920; *ibid.*, W. Thibadeau à H.W. Newlands, Dawson, 28 avril 1902; *ibid.*, J. McNeill à G.P. MacKenzie, Dawson, 6 avril 1920.
- 75 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]), append. 2.
- 76 APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, «Yukon Territory: Road Mileage in the Yukon Territory as of March 31, 1912». Glazebrook écrit qu'en 1913, les bonnes routes qui partaient de Dawson et de Whitehorse constituaient un réseau de quelque 500 milles (excluant l'*Overland Trail*) (G.P. de T. Glazebrook, *op. cit.*, vol. 2, p. 246); Canada. Ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales (ci-après MANRN), *A Territorial Roads Policy for the Future* (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1965), p. 11; voir CMI, *Annual Report* (1913), pt. I, p. 67.
- 77 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]), append. 2; Angelo Heilprin, *op. cit.*, p. 124–125. Pendant la ruée vers l'or, il y avait également une passerelle entre Dawson et Klondike City (Kathryn Winslow, *op. cit.*, p. 157); voir «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]), append. 2, pour avoir une description détaillée de ces routes; CMI, *Annual Report* (1900–1901), pt. IX, p. 5; entrevue avec Victoria Faulkner, Whitehorse, 11 août 1970.
- 78 APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, «Statement of Roads Built in the Yukon Territory, 1902».
- 79 Voir F.C. Rainey, «Alaskan Highway, an Engineering Epic», *National Geographic Magazine*, vol. 83 (fév. 1943), p. 149.
- 80 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]), append. 2; APC, MG22, Commissaire, liasse 22, J. McNeill à A. Rousseau, Dawson, 2 sept. 1930.
- Le câble était fixé à un poteau d'ancrage à Dawson ouest et à un pilier à Dawson. Ce pilier était lui-même retenu par un poteau d'ancrage situé près de la troisième avenue et s'élevait à 121 pieds. Une distance de 538 pi séparait le pilier de son poteau d'ancrage. La longueur du câble d'une rive à l'autre était d'environ 1300 pi. Le chaland dont on se servait en 1931 mesurait 60 pi sur 14 pi et avait une capacité de huit à neuf tonnes. Quant au câble, il avait 3/4 po de diamètre. Les poteaux d'ancrage étaient munis de rouets de métal tendre pour réduire l'usure.
- L'installation fut démontée en 1945, parce qu'elle constituait un danger pour l'aviation. On la remplaça ensuite par un bac tiré par un bateau en forme de tunnel (APC, MG22, Commissaire, liasse 8, G.A. Jeckell à l'officier suppléant commandant la North West Air Command, Edmonton, Dawson, 25 juil. 1944; télégramme adressé par J. McNeill à L. Rogers, Dawson, 9 janv. 1932; *ibid.*, G.A. Jeckell à W.S. Lawson, Dawson, 24 mars 1945; *ibid.*, liasse 22, J. McNeill à la British Wire Company Ltd., Dawson, 6 nov. 1931; *ibid.*, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, J.E. Gibben à R.A. Gibson, Dawson, 16 janv. 1947).
- 81 CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1907), p. 100.
- 82 Roy Minter, «An Historical Sketch of the Yukon Territory», tiré du YNRC–2, p. 13.
- 83 Les renseignements relatifs aux routes des régions de Mayo et de Whitehorse sont tirés des rapports annuels établis par l'administration territoriale sur la construction de routes (APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280). Ces renseignements sont assez vagues; en effet, on trouve souvent au Yukon des agglomérations portant le même nom que des ruisseaux éloignés et dans les rapports, on précise rarement duquel il s'agit. Nous en sommes réduits à extrapoler davantage encore, parce qu'en plus, on y donne rarement les distances.
- 84 CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1907), p. 96.
- 85 Yukon Territory, *Yukon Local Ordinances*, Ordonnance n° 12, 1899; Walter Hamilton, *op. cit.*, p. 97; W.D. MacBride, «Yukon Stage» (W.P. & Y.R. n° 5, s. d.) (ci-après «Stage»), p. 1; *ibid.*, «Story», p. 4.
- 86 CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1907), p. 96; W.D. MacBride, «Stage», p. 1; *ibid.*, «Yukon Stage Line», *The Beaver*, Outfit 284 (juin 1953), p. 43; APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, Thibadeau à J.H. Ross, Dawson, 6 juin 1902; W.D. MacBride, «Brief History», p. 7.
- 87 W.D. MacBride, «Stage», p. 1–2; Walter Hamilton, *op. cit.*, p. 102.
- 88 W.D. MacBride, «Yukon Stage Line», *The Beaver*, Outfit 284 (juin 1953), p. 43; CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1907), p. 96.
- 89 On modifia le tracé de la route située au nord de la Pelly de façon qu'elle passe par Scroggie et Blackhills. Plus tard, lorsque Mayo, agglomération située sur la Stewart, devint un campement minier actif, cette route bifurqua à Minto, traversa la Pelly au sud de Mica Creek pour aboutir à la Stewart, à la hauteur de Crooked Creek. De là, un embranchement menait à Mayo. La route de Dawson longeait la Stewart sur une certaine distance, remontait la vallée du ruisseau Slough pour redescendre dans la vallée du Klondike en longeant le ruisseau Slough (W.D. MacBride, «Stage», p. 2).
- 90 *ibid.*, p. 1; Laura Beatrice Berton, *op. cit.*, p. 38; APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, W. Thibadeau à Z.T. Wood, Dawson, 2 fév. 1903.
- 91 CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1907), p. 96; W.D. MacBride, «Brief History», p. 7; *ibid.*, «Stage», p. 3; Walter Hamilton, *op. cit.*, p. 99; Edward McCourt, *The Yukon and Northwest Territories* (Toronto, Macmillan, 1969), p. 31.
- 92 Walter Hamilton, *op. cit.*, p. 99; W.D. MacBride, «Yukon Stage Line», *The Beaver*, Outfit 284 (juin 1953), p. 43.
- 93 W.D. MacBride, «Brief History», p. 8; Walter Hamilton, *op. cit.*, p. 99; Laura Beatrice Berton, *op. cit.*, p. 108.
- 94 Laura Beatrice Berton, *op. cit.*, p. 108. En plus du transport des passagers, la White Pass and Yukon Route se servait de traîneaux conçus spécialement pour le transport des marchandises entre Whitehorse et Dawson (CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* [Ottawa, Imprimeur du roi, 1907], p. 97).
- 95 Martha Louise Black, *op. cit.*, p. 217. «In the latter days of stage operation drivers did not leave a post if the temperature was colder than 40 below zero, but many times it would be 50 or 60 below before they reached the next post» (W.D. MacBride, «Brief History», p. 8); H.

- Bostock, «A Sketch of Road Development in the Yukon Territory», *Arctic Circular*, vol. 3 (déc. 1950), p. 64.
- 96 Laura Beatrice Berton, op. cit., p. 112–113. M. Bostock décrit les auberges de l'*Overland Trail* comme étant de gros bâtiments à deux étages en bois équarri ayant un toit à pignons recouvert de terre pour protéger contre le froid (H. Bostock, op. cit., p. 64).
- 97 En 1909, l'administration territoriale construisit des auberges le long de la piste de Mayo reliant Barlow et Mayo. Elles mesuraient 13 pieds sur 24 et leur plafond était à une hauteur de 8 pieds à l'avant et de 6 pieds à l'arrière. Le toit était fait de perches recouvertes de mousse et de terre et appuyées sur deux perches de fâite. Le centre des auberges était cloisonné et doté de deux couchettes et d'un poêle. Le plancher était en perches. Il n'y avait qu'une seule fenêtre placée à l'endroit «le plus commode». Toutes les auberges étaient renchassées (APC, RG15, E1a, vol. 1, fol.182, W.K. Edwards au Commissaire, Dawson, 12 juin 1909).
- 98 Laura Beatrice Berton, op. cit., p. 113; Yukon Territory, *Yukon Local Ordinances*, «An Ordinance Respecting Roadhouses», 30 août 1907.
- 99 CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1907), p. 96; Walter Hamilton, op. cit., p. 103.
- 100 W.D. MacBride, «Brief History», p. 7–9; *ibid.*, «Stage», p. 5; Walter Hamilton, op. cit., p. 99, 101.
- 101 H.J. Woodside, «Dawson As It Is», *Canadian Magazine*, vol. 17 (sept. 1901), p. 411.
- 102 R.A.J. Phillips, op. cit., p. 145; Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 215; CMI, *Annual Report* (1913), pt. I, p. 66; *ibid.* (1914), pt. I, p. 64; *ibid.* (1915), pt. I, p. 58; Walter Hamilton, op. cit., p. 104. Voir CMI, *Annual Report* (1915), pt. I, p. 58, pour l'effet de ces améliorations sur le service postal.
- 103 Entre 1900 et 1914 (voir APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, «Abstract Statement Showing Joint Expenditures of the Department of Interior and Yukon Government on Construction of Road, 1902–1903»); APC, MG22, Commissaire, liasse 5, fol. 261.
- 104 CMI, *Annual Report* (1900), pt. VIII, p. 3, comparaison des tarifs, 1899 et 1903, révèle:

District	Tonnes	1899		1900		Profit net
		Tarifs	Montant	Tarifs	Montant	
Bonanza	4500	\$140	\$630 000	\$20	\$90 000	\$540 000
Hunker	3750	160	600 000	30	112 500	487 000
Dominion	3000	250	750 000	40	120 000	630 000
Gold Run	2250	360	810 000	60	135 000	675 000
Sulphur	1500	250	375 000	40	60 000	315 000
Total	15 000		\$3 165 000		\$517 500	\$2 647 000

Voir CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1907), p. 101. Il faut bien souligner que les statistiques qui précèdent ne tiennent pas compte des fortes pressions inflationnistes qui s'exerçaient en 1899 et qu'elles ne servent qu'à montrer les économies auxquelles a donné lieu la construction de routes.

- 105 CMI, *Annual Report* (1902), pt. VII, p. 3.

- 106 Canada. Parlement, *Sessional Papers*, 1902, n° 33a, cités par Harold Adams Innis, *Settlement*, p. 218.
- 107 *Ibid.*; Victoria Faulkner, comm. pers.
- 108 CMI, *Annual Report* (1902–1903), pt. IV, p. 16.

L'entre-deux-guerres

- 1 APC, MG30, H43, George Black, «Striking Gold in Klondyke . . . Was My Greatest Hour», *John Bull*, 24 déc. 1932.
- 2 Donald V. Smiley, éd., *Rowell-Sirois Commission Report* (Toronto, McClelland and Stewart, 1963), p. 108–137.
- 3 CDBS, 1948, p. 92.
- 4 CMI, *Annual Report* (1918–1919), pt. I, p. 28.
- 5 Canada. Ministère des Mines. Direction des mines (ci-après CMM), *Summary Report* (1916), p. 157.
- 6 Canada. Parlement. Chambre des communes, *Debates*, 20 juin 1917, p. 2481; voir également *ibid.*, p. 2571.
- 7 Francis Cunynghame, *Lost Trail, the Story of Klondike Gold and the Man who Fought for Control* (Londres, Faber & Faber, 1953), p. 69.
- 8 APC, RG85, vol. 596, fol. 1190–1192, de Reid à Finnie, Dawson, 18 avril 1925.
- 9 Voir Francis Cunynghame, op. cit., p. 98–141.
- 10 CDBS 1948, p. 92. Voir également CDBS *Report of Mineral Production of Canada* (ci-après CDBS, *Mineral Production*) (Ottawa, Imprimeur du roi, 1925), p. 157. En 1929, la production de l'or n'était que 29 pour cent de la valeur globale de la production minière du Yukon (CDBS, *Mineral Production* [Ottawa, Imprimeur du roi, 1929], p. 69). Il faut apporter une distinction en ce qui a trait à la comparaison faite ci-haut entre les chiffres de production du Klondike et ceux du district de Mayo. Les statistiques de la production minière du Yukon qui figurent au rapport du Bureau de la statistique ne sont pas ventilés. Depuis que le Klondike était devenu la principale région pour la production de l'or, et que le district de Mayo en était de même pour l'argent et le plomb, aux yeux de l'auteur, la production de l'or est devenue synonyme du Klondike, et il en est de même pour la production, de l'argent et du plomb, dans le cas du district de Mayo.
- 11 Kenneth J. Rea, op. cit., tableau 11.12, p. 438.
- 12 Le désastre coûta 350 vies, dont 125 de Dawson même. «There was hardly a family that was not hit in some way. The Yukon Gold Company, the Northern Commercial, the government service, the steamboats, all were shattered by the wreck of the *Sophia*. The crews of twelve river steamers, including three captains, went down with her . . . her passengers list had been a faithful cross-section of Dawson's polyglot population» (Laura Beatrice Berton, op. cit., p. 165–166).
- 13 *Ibid.*, p. 162, 164, 180.
- 14 *Ibid.*, p. 164; *Dawson Daily News*, 14 juil. 1916; APC, RG15, E1a, vol. 1, fol. 20, de G.B. Edwards à G.P. Mackenzie, Dawson, 19 fév. 1918; Victoria Faulkner, comm. pers.
- 15 Laura Beatrice Berton, op. cit., p. 163; CDBS 1948, p. 92. Certaines des plus belles maisons de Dawson sont abandonnées parce que leur entretien coûte trop cher.
- 16 L. Wernecke, «Glaciation, Depth of Frost, and Ice Veins of Keno Hill and Vicinity, Yukon Territory», *Engineering and Mining Journal*, vol. 133 (janv. 1932), p. 38.
- 17 En 1906, M. H.W. McWhorter fit la première découverte d'un gisement d'argent et de plomb, celui de Galena Creek. En 1912, le premier claim de M. McWhorter fut relocalisé et nommé le Silver King et

- 59 tonnes de minerai trié à la main ont été expédiées au fourneau de fusion de Trail (C.-B.) (A.E. Pike, *Souvenir Brochure of the Yukon Territory* [Mayo Branch CIM and United Keno Hill Mines, 1957], p. 16–17); voir également Kenneth J. Rea, op. cit., p. 103–104.
- 18 La société Keno Hill Ltd., fondée en 1920, et la Treadwell Yukon Company Ltd., établie en 1921 (A.E. Pike, op. cit., p. 17–18; Kenneth J. Rea, op. cit., p. 106); H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory: Selected Field Reports of the Geological Survey of Canada, 1898–1933* (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1957) (ci-après *Yukon Territory*), p. 98–99; on trouvait plusieurs petits exploitants de minerai filonien dans le district de Mayo, mais tous devaient d'une façon ou de l'autre, compter sur les installations de la Treadwell Yukon; CDBS 1948, p. 92. Les saires de l'industrie minière de l'argent et du plomb dépassaient ceux des mineurs du Klondike (voir CDBS, *Mineral Production* [Ottawa, Imprimeur du roi, 1927], p. 94, et ibid. [1929], p. 69).
- 19 APC, RG15, E1a, vol. I, fol. 20, G.B. Edwards à G.P. Mackenzie, Dawson, 19 fév. 1918.
- 20 Par exemple, l'industrie du cuivre de Whitehorse.
- 21 APC, RG85, Dépôt central des Archives du Canada, (ci-après appelé DCAC), n° 426, J.S. McNeill, «Transportation in the Yukon Territory» [1923].
- 22 Cité dans Kenneth J. Rea, op. cit., p. 24.
- 23 APC, MG22, Commissaire, liasse 6, Yukon Development League, lettre de nuit à Arthur Meighen, Dawson, 31 mars 1921; Canada. Parlement. Chambre des communes, *Debates*, 8 juin 1920, p. 3281; ibid., 21 avril 1922, p. 1034; ibid., 19 mars 1914, p. 1833.
- 24 APC, MG22, Commissaire, liasse 6, Yukon Development League, lettre de nuit à Arthur Meighen, Dawson, 31 mars 1921; Kenneth J. Rea, op. cit., p. 58; APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, G.P. Mackenzie au sous-ministre, ministère de l'Intérieur, Dawson, 28 avril 1922.
- 25 Canada. Parlement. Chambre des communes, *Debates*, 21 avril 1922, p. 1034.
- 26 *Mayo-Keno Bulletin*, 27 juin 1924.
- 27 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]). Entre 1898 et 1921 le gouvernement dépensa au delà de trois millions de dollars pour l'aménagement de routes, de ponts et de services de bacs dans le territoire à l'extérieur de Dawson et Whitehorse (APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, J. McNeill au commissaire de l'or, Dawson, 9 mars 1922).
- 28 APC, RG85, DCAC n° 476, fol. 6148, G.I. MacLean à R.A. Gibson, Dawson, 17 déc. 1928; APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, «Summary of Road Work in the Mayo District, 1925»; APC, RG85, vol. 596, fol. 1190–1192, Reid à Finnie, Dawson, 18 avril 1925.
- 29 APC, RG85, vol. 596, fol. 961, Mayo Board of Trade, télégramme au ministre de l'Intérieur, Mayo, 3 avril 1922; ibid., Finnie, note de service à W.W. Cory, 24 avril 1922; APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, «Memorandum re: Mayo District Expenditures, 1926–1927».
- 30 APC, RG85, DCAC n° 426, J.S. McNeill, «Transportation in the Yukon Territory» [1923].
- 31 CMI, Direction des terres minières et du Yukon, *The Yukon Territory: Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1916), p. 196.
- 32 APC, RG85, DCAC, n° 426, J.S. McNeill, «Transportation in the Yukon Territory» [1923].
- 33 Bostock, H.S., comp., *Yukon Territory*, p. 401. Kenneth J. Rea comment une erreur lorsqu'il écrit (op. cit., p. 31) que: «The cost of transporting ore from Mayo to San Francisco was approximately twenty-two dollars per ton, of which almost twenty dollars per ton was attributable to the first twenty miles it had to be moved from the mines to the river!»
- 34 H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory*, p. 401.
- 35 Canada. Parlement, *Statutes*, 11–12 Geo. V, chap. 67, 1921; APC, RG15, E1a, vol. 10, fol. 3306, H.B. Iseman, lettre de nuit à Arthur Meighen, Dawson, 12 janv. 1921. Voir aussi APC, MG22, Commissaire, liasse 6, Yukon Development League, lettre de nuit à Arthur Meighen, Dawson, 31 mars 1921; APC, MG22, Commissaire, liasse 6, «An Act to Incorporate The Mayo Valley Railway, Limited».
- 36 CDBS, *Mineral Production* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1922), p. 167. Voir aussi H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory*, p. 509.
- 37 APC, RG85, DCAC, n° 431, fol. 4071, «Sub-Mining Recorder's Report, Mayo, 1923»; ibid., DCAC, n° 426, J.S. McNeill, «Transportation in the Yukon Territory» [1923].
- 38 APC, RG85, DCAC n° 426, J.S. McNeill, «Transportation in the Yukon Territory» [1923]; ibid., DCAC n° 431, fol. 4071, «Mining Recorder's Annual Report for the Mayo Mining District for the Year Ending February 28, 1927»; «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]).
- 39 L'usine n'ouvrit ses portes qu'en janvier 1925.
- 40 APC, REG85, DCAC n° 431, fol. 4071, «Mining Recorder's Report, Mayo Mining District, 1924»; ibid., DCAC n° 423, fol. 3729, Rowatt au sous-ministre, ministère de l'Intérieur, Ottawa, mars 1927.
- 41 CDBS, *Mineral Production* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1924), p. 158. Le procédé de concentration a aussi permis d'extraire du minerai de qualité inférieure, augmentant ainsi le nombre des gisements exploitables (H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory*, p. 402).
- 42 Dès 1922, les habitants du district de Mayo présentèrent une pétition au gouvernement pour faire désigner Mayo Landing port d'entrée étant donné les retards qu'accusait la livraison des approvisionnements. L'absence d'un port d'entrée força les sociétés de Mayo à établir des agents autorisés à Whitehorse. Ces agents se virent incapables de faire face à un bon nombre de difficultés comme par exemple le fait que les fournisseurs de l'extérieur adressaient leurs factures directement à leurs clients de Mayo, tandis que la marchandise était retenue à Whitehorse. Sans ces factures, il était impossible de dédouaner et d'expédier la marchandise (voir APC, RG85, DCAC n° 423, fol. 3729, G. Coffey à O.S. Finnie, Dawson, 18 déc. 1922).
- 43 Ibid., DCAC n° 435, fol. 4402, Wernecke à MacLean, Wernecke, 27 fév. 1930; entre 1921 et 1930, la Treadwell Yukon consacra \$157 518.00 aux routes (ibid., Wernecke à Gillespie, Wernecke, 25 fév. 1930); ibid., Wernecke à MacLean, Wernecke, 5 avril 1930.
- 44 Ibid., memorandum à R.A. Gibson, Ottawa, 1^{er} mai 1930.
- 45 Laura Beatrice Berton, op. cit., p. 154.
- 46 Printemps 1921 (W.D. MacBride «Story», p. 4); Walter Hamilton, op. cit., p. 97; Canada. Parlement. Chambre des communes, *Debates*, 28 avril 1921, p. 2687; R.G. Woodall, op. cit., ch. 15, p. 5.
- 47 CMI, *Annual Report* (1915), pt. I, p. 58; CMI, Direction des terres minières et du Yukon, *The Yukon Territory; Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1916), p. 196.
- 48 Yukon Territory, *Ordinances of the Yukon Territory*, ch. 9, 1911; ibid., ch. 8, 1912; ibid., ch. 11, 1913; H. Bostock, «A Sketch of Road Development in the Yukon Territory», *Arctic Circular*, vol. 3 (déc. 1950), p. 66.

- 49 On a effectué le changement entre 1922 et 1924 (APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, G.A. Jeckell à R.A. Gibson, Dawson, 22 juil. 1946 et CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory* [Ottawa, Imprimeur du roi, 1926], p. 75).
- 50 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]).
- 51 APC, RG85, DCAC n° 426, J.S. McNeill, «Transportation in the Yukon Territory» [1923]; CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. *The Yukon Territory* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1926), p. 75; *Mayo-Keno Bulletin*, 21 mars 1924; APC, MG30, H43, Martha Black, «No Place for a Cheechako», *The Nomad* (août 1927), s. p.; *Mayo-Keno Bulletin*, 2 mars 1925.
- 52 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]); CMI, *The Yukon Territory; Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1916), p. 195; CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1926), p. 75; APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, G.A. Jeckell à R.A. Gibson, Dawson, 15 avril 1946.
- 53 Voir Kenneth J. Rea, op. cit., tableau 4.8, p. 400; CDBS 1948, p. 92; cité dans H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory*, p. 611–612.
- 54 H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory*, p. 612.
- 55 A.E. Pike, op. cit., p. 19; CDBS 1948, p. 92; H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory*, p. 647–648.
- 56 J.R. Lotz, *The Dawson Area: A Regional Monograph* ministère des Affaires indiennes et du Nord (Ottawa, Centre de coordination et des recherches sur le Nord, s. d.) (ci-après *Dawson*), p. 83. L'ancien prix était de \$30 l'once.
- 57 Francis Cunynghame, op. cit., p. 119–136.
- 58 Excepté 1937 (voir CDBS 1948, p. 92).
- 59 Canada. Ministère des Mines et des ressources, *Annual Report* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1937–1938), p. 75.
- 60 APC, MG30, H43; Kenneth J. Rea, op. cit., p. 232.
- 61 APC, RG85, DCAC n° 420, fol. 3019; CMI, *The Yukon Territory; Its History and Resources* (Ottawa, Imprimerie du gouvernement, 1909), p. 200; APC, RG85, DCAC n° 407, fol. 2454, Rowatt à Marchand, Ottawa, 22 avril 1914; H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory*, p. 382–383; APC, RG15, E1a, vol. 1, fol. 20, G.B. Edwards à G.P. Mackenzie, Dawson, 19 fév. 1918.
- 62 APC, RG85, DCAC n° 426, fol. 3787; CMI, Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, *The Yukon Territory* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1926), p. 73; APC, MG30, H46, H. Bostock, éd., «A History of Russell Creek, Yukon Territory», MS (tiré de journaux personnels, livres et écrits du lieutenant-colonel N.A.D. Armstrong).
- 63 On a choisi l'année 1921 parce qu'elle correspond à la fondation de la Treadwell Yukon. La production industrielle a également commencé en 1921 (voir CDBS, 1948, p. 92).
- 64 APC, RG85, DCAC n° 406, fol. 2320, G.P. Mackenzie à O.S. Dawson, 18 oct. 1923.
- 65 R. Minter à G. Bennett, Vancouver, 25 octobre 1971.
- 66 CDBS, *Mineral Production* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1921), p. 160.
- 67 APC, RG15, E1a, vol. 1, fol. 20, Edwards à Mackenzie, Dawson, 19 fév. 1918.
- 68 Canada. Ministère des Affaires indiennes et du Nord. Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, dossier de correspondance 10–163, C.J. Rogers à J. Weppler, Seattle, 13 nov. 1967; H.S. Bostock, comp., *Yukon Territory*, p. 509.
- 69 APC, RG85, DCAC n° 426, fol. 3787, H. Wheeler à O.S. Finnie, Seattle, 21 fév. 1924; J.L. Robinson, op. cit., p. 240; W.D. MacBride, «Trail of 98», *Cariboo and Northwest Digest* (été 1948), p. 116–117.
- 70 APC, RG85, DCAC n° 426, fol. 3787, W.D. Gordon, «Transportation in Yukon Territory»; *ibid.*, DCAC n° 406, fol. 2320; *ibid.*, RG15, E1a, vol. 1, fol. 20, Edwards à Mackenzie, Dawson, 29 mai 1924.
- 71 CDBS, *The Canada Year Book* (Annuaire du Canada) (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1965), p. 6; J.L. Robinson, op. cit., p. 252.
- 72 CNPPP, p. 109; J.L. Robinson, op. cit., p. 252; J. Weppler, S.S. *Klondike*, p. 11.
- 73 J.L. Robinson, op. cit., p. 252; Canada. Ministère des Affaires indiennes et du Nord. Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, dossier de correspondance 10–163, P.C. Ferguson à J.D. Herbert, Whitehorse, 22 janv. 1962; remarques de Gauvin sur les vapeurs à roue arrière, s. p.; APC, RG85, DCAC n° 426, fol. 3787, Wheeler à Finnie, Seattle, 21 fév. 1924; *ibid.*, DCAC n° 467, fol. 5845, Gibson à Cory, Vancouver, 13 juil. 1928.
- 74 APC, RG15, E1a, vol. 9, fol. 2941, Edwards à Mackenzie, Dawson, 23 sept. 1922; *ibid.*, J.P. Forde au commissaire, Victoria, 21 août 1922; *ibid.*, «Sketch Plan of Stewart River, Y.T. Showing Improvement Work Done, 1922–23»; *ibid.*, Edwards à Mackenzie, Dawson, 14 nov. 1923.
- 75 *ibid.*, F. Carscallen à MacLean, Mayo, 30 août 1929; *ibid.*, McNeill à MacLean, Dawson, 9 nov. 1929; CMI, Direction des terres minières et du Yukon, *The Yukon Territory; Its History and Resources* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1916), p. 200; APC, RG15, E1a, vol. 9, fol. 2941, McNeill à Jeckell, Mayo, 31 mars 1935.
- 76 APC, RG15, E1a, vol. 9, fol. 2941, Wheeler à Black, Skagway, 21 août 1916.
- 77 APC, MG22, Commissaire, liasse 6; CNPPP, p. 109.
- 78 H. Wheeler à Godfrey L. Cabot, Inc., 31 oct. 1942.
- 79 Don Jones, employé de la White Pass and Yukon Corporation, rencontre personnelle, Whitehorse, 17 août 1970; *Dawson News*, 8 oct. 1928; APC, RG15, E1a, vol. 9, fol. 2941, Forde à Cameron, Victoria, 9 nov. 1927.
- 80 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]).
- 81 APC, RG85, DCAC n° 467, fol. 5845, MacLean à Cory, Dawson, 20 juin 1929; *ibid.*, sous-ministre des Travaux publics à Cory, Ottawa, 20 juil. 1929.
- 82 «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]).
- 83 APC, RG85, DCAC n° 467, fol. 5845, Gibson à Cory, Vancouver, 13 juil. 1929.
- 84 J. Weppler, S.S. *Klondike*, p. 11.
- 85 *ibid.*, p. 12; Rogers à Weppler, Seattle, 13 nov. 1967.
- 86 Notes de Gauvin sur les vapeurs à roue arrière; Rogers à Weppler, 13 nov. 1967.
- 87 J. Weppler, S.S. *Klondike*, p. 12; Don Jones, comm. pers., Alan Fraser, ancien employé de la White Pass and Yukon Corporation, rencontre personnelle avec J. Weppler, 21 nov. 1967.
- 88 CDBS 1948, p. 92; Don Jones, comm. pers.
- 89 APC, RG85, DCAC n° 435, fol. 4402; néanmoins, les projets d'agrandissements et de reconstruction des camps de travail dans le district de Mayo ont du être reportés (*ibid.*, Kenneth J. Rea, op. cit., p. 115); CNPPP, p. 111; John Gillis, texte d'une émission radiophonique: «White Pass History», p. 10.

90 APC, RG85, Compte rendu 69/180, boîte n° 155711, fol. 6663, Rowatt à Finnie, Ottawa, 26 nov. 1923.

91 Poids en tonnes des marchandises transportées

	1928	1939
Whitehorse-Dawson	4107	5871
Mayo-Whitehorse	8799	11 012

Source: APC, RG85, DCAC n° 476, fol. 6148, Wheeler à Finnie, Seattle, 8 nov. 1928; CNPPP, p. 112.

92 J. Weppeler, S.S. Klondike, p. 9–10.

93 Kenneth J. Rea, op. cit., p. 194. Le tableau suivant compare le coût (%) des fournitures et du matériel en main (inventaires) à la somme des investissements dans trois industries régionales de d'extraction de l'argent, du plomb et du zinc. Source: CDBS, *Mineral Production* (Ottawa, Imprimeur du roi, 1922), p. 168.

	1921	1922
Québec	01.46	
Colombie-Britannique	02.68	01.65
Yukon	52.40	08.04

94 Kenneth J. Rea, op. cit., p. 121; «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]); 1929 fut une année record de production des gisements miniers (Yukon) (voir CDBS 1948, p. 92); APC, RG85, DCAC n° 467, fol. 5845, MacLean à McKeand, Dawson, 7 août 1929.

95 G.P. de T. Glazebrook, op. cit., vol. 2, p. 258; J.A. Wilson, «The Expansion of Aviation Into Arctic and Sub-Arctic Canada», *Canadian Geographical Journal*, vol. 31 (sept. 1950), p. 130–141.

96 Kenneth J. Rea, op. cit., p. 210.

97 F.H. Ellis, «Call It Re-Conquest», *Canadian Aviation*, vol. 17 (mai 1944), p. 47–48, 94, 96.

98 APC, MG22, Commissaire, liasse 6.

99 F.H. Ellis, *Canada's Flying Heritage* (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1954) (ci-après *Heritage*), p. 197–264; J.A. Wilson, op. cit., p. 134.

100 APC, MG22, Commissaire, liasse 6, Cruickshank à Reid, Keno, «4/9/26»; *Whitehorse Star*, 25 mars 1938; F.H. Ellis «The Flying Cruickshanks», *Canadian Aviation*, vol. 27 (mars 1954), p. 26–27.

101 Jeanne Harbottle, «Bush Flying in the Yukon Territory», *Whitehorse Star*, éd. Tourist, été 1970, p. 18; APC, RG85, DCAC n° 435, fol. 4402, Wernecke à Finnie, Mayo, 25 fév. 1928; F.H. Ellis, *Heritage*, p. 242; APC, MG22, Commissaire, liasse 16, G.A. Jeckell, «Notes on History of Air Service in the Yukon Territory»; *Dawson Weekly News*, 6 déc. 1929; APC, RG85, DCAC n° 488, fol. 6670, MacLean à Finnie, Dawson, 23 mai 1930; *ibid.*, Binet, Carpenter, Finnegan, Ferrel, McKay, télégramme au ministre des Affaires intérieures, Mayo, 6 nov. 1929; *ibid.*, ? à Binet, Ottawa, 14 déc. 1929.

102 APC, MG22, Commissaire, liasse 38, MacLean à Finnie, Dawson, 7 mai 1928.

103 APC, RG85, DCAC n° 476, fol. 6148, MacLean à Finnie, Dawson, 23 oct. 1928; *ibid.*, MG22, Commissaire, liasse 6, Desbarats à Finnie, Ottawa, 12 oct. 1929; *ibid.*, RG85, Compte rendu 69/180, boîte n° 155711, fol. 6663; *ibid.*, DCAC n° 435, fol. 4402, Finnie, mémorandum à Gibson, 28 sept. 1929; *ibid.*, Wernecke à Gillespie, Wernecke, 5 mars 1930; *ibid.*, MG30, H43.

104 APC, RG85, DCAC n° 435, fol. 4402, Wernecke à Finnie, Mayo, 25 fév. 1928; *ibid.*, MG22, Commissaire, liasse 16, G.A. Jeckell, op. cit.; *ibid.*, RG85, DCAC n° 476, fol. 6148, MacLean à Finnie, Dawson, 23 oct. 1928; *Whitehorse Star*, 25 mars 1938; *Dawson Weekly News*, 12 oct. 1928.

105 APC, RG85, DCAC n° 488, fol. 6670, MacLean à Finnie, Dawson, 23 mai 1930; *ibid.*, Finnie, mémorandum à Gibson, 9 nov. 1929; R.G. Woodall, op. cit., ch.18, p. 6; Jeanne Harbottle, op. cit., p. 18; APC, RG85, DCAC n° 435, fol. 4402, Wernecke à Finnie, 28 fév. 1928; voir aussi *ibid.*, Finnie à Wilson, Ottawa, 2 avril 1930.

106 APC, MG22, Commissaire, liasse 16, G.A. Jeckell, op. cit.; *ibid.*, liasse 38, MacLean à Cory, Dawson, 11 déc. 1928; *ibid.*, liasse 6, Wernecke à MacLean, Mayo, 22 nov. 1928.

107 CMI, *Annual Report* (1929–1930), p. 155; APC, MG22, Commissaire, liasse 16, Jeckell à Gibson, Dawson, 19 nov. 1945; *ibid.*, liasse 6, Wernecke à MacLean, Mayo, 22 nov. 1928.

108 Jeanne Harbottle, op. cit., p. 19; APC, RG85, DCAC n° 476, fol. 6148, Narraway, mémorandum à Gibson, Ottawa, 6 nov. 1928.

109 APC, MG22, Commissaire, liasse 6, Wernecke à MacLean, 22 nov. 1928; «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]); APC, MG22, Commissaire, liasse 6, Wernecke à MacLean, Mayo, 4 août. 1928.

110 APC, MG22, Commissaire, liasse 6, Wernecke à MacLean, Mayo, 22 nov. 1928; voir aussi *ibid.*, RG85, DCAC n° 435, fol. 4402, Black à Stewart, Vancouver, 16 sept. 1929.

111 *ibid.*, MG22, Commissaire, liasse 6, Wernecke à MacLean, Mayo, 27 nov. 1928.

112 Jeanne Harbottle, op. cit., p. 19.

113 APC, MG22, Commissaire, liasse 6, Wernecke à MacLean, Wernecke, 21 déc. 1929.

114 F.H. Ellis, «The Flying Cruickshanks», *Canadian Aviation*, vol. 27 (mars 1954), p. 26.

115 APC, MG22, Commissaire, liasse 16, G.A. Jeckell, op. cit.; Jeanne Harbottle, op. cit., p. 18.

116 *Whitehorse Star*, 25 mars 1938.

117 Richard Finnie, «Flying Beyond Sixty, Part III», *Canadian Aviation*, vol. 12 (avril 1939), p. 24–25.

118 J.F. Grant, «North to the Yukon by Air», *Canadian Geographical Journal*, vol. 15 (août 1937), p. 75; Richard Finnie, op. cit., p. 25; CNPPP, p. 129.

119 APC, MG22, Commissaire, liasse 16, «List of Airport and Emergency Landing Fields, Yukon Territory».

120 *ibid.*, liasse 6.

121 *Whitehorse Star*, 25 mars 1938.

122 APC, RG15, E1a, vol. 22, fol. 33787.

123 F.H. Ellis, *Heritage*, p. 318.

124 *ibid.*, p. 242; F.H. Ellis, «The Flying Cruickshanks», *Canadian Aviation*, vol. 27 (mars 1954), p. 96.

125 *Whitehorse Star*, 25 mars 1938; APC, RG85, DCAC n° 488, fol. 6670, Finnie, mémorandum à Gibson, 9 nov. 1929.

126 APC, MG22, Commissaire, liasse 38, MacLean à Cory, Dawson, 11 déc. 1928.

127 *ibid.*, liasse 6, Wernecke à MacLean, Mayo, 22 nov. 1928.

128 F.H. Ellis, *Heritage*, p. 192, 322; Richard Finnie, op. cit., p. 24; APC, RG15, E1a, vol. 24, fol. 34932, Jeckell à Clarke, Dawson, 7 juil. 1937; *Daily Alaska Empire*, Juneau, 3 mai 1939; J.A. Wilson, op. cit., p. 138; W.D. MacBride, «Brief History», p. 9.

- 129 J.F. Grant, op. cit., p. 75.
- 130 CNPPP, p. 129.
- 131 APC, RG15, E1a, vol. 1, fol. 20, Edwards à MacKenzie, Dawson, 19 fév. 1918; «The Yukon Territory» (Ottawa [1928]); CNPPP, p. 112. La production d'argent et de zinc atteignit un sommet en 1928 et 1939, qui ne fut dépassé qu'en 1929 et 1937 (CDBS 1948, p. 92); Roy Minter, comm. pers.
- 132 Walter Hamilton, op. cit., p. 90–91; CNPPP, p. 112; N. Thompson et J.H. Edgar, op. cit., p. 324; APC, RG85, DCAC n° 467, fol. 5845, Gibson à Cory, Vancouver, 13 juil. 1928; Frank H. Brown, «Address», p. 3, Whitehorse Chamber of Commerce and Yukon Chamber of Mines, Yukon Northern Resource Conference, 3^e, *The Developing North* (Whitehorse, 1969) (ci-après YNRC–3); Roy Minter, comm. pers.; *Financial Post*, 1^{er} déc. 1951.
- L'apport militaire**
- 1 Canada. Parlement, *Sessional Papers*, n° 15, 1899, pt. II, p. 3, Herchmer à Moodie, Regina, 27 août 1897; *ibid.*, p. 4, Moodie à Herchmer, Ottawa, 14 janv. 1899; *ibid.*, Herchmer à Moodie, Edmonton, 2 sept. 1897.
- 2 *Ibid.*, p. 4–14, Moodie à Herchmer, Ottawa, 14 janv. 1899. Frank Walker, qui suivit à peu près la même route que l'expédition de Moodie, écrivait que Moodie «had a facility of quarelling with practically every guide that he had, and they left him shortly after their employ» (F. Walker, op. cit., p. 5).
- 3 Canada. Parlement, *Sessional Papers*, n° 15, 1899, pt. II, p. 7, Moodie à Herchmer, Ottawa, 14 janv. 1899; *ibid.*, p. 11. Voir également W.C. Grennan, «The Highway to Alaska», *RCMP Quarterly*, vol. 13 (avril 1948), p. 328–329; A.C. Hinton et P.H. Godsell, op. cit., p. 133; Pierre Berton, op. cit., p. 237–238.
- 4 T. Morris Longstreth, *The Silent Force: Scenes from the Life of the Mounted Police of Canada* (New York, Century, 1927), p. 257–259; W.C. Grennan, op. cit., p. 329–330; A.C. Hinton et P.H. Godsell, op. cit., p. 133–134; Canada. Parlement, *Sessional Papers*, n° 28, 1907, append. Q; *ibid.*, 1908, pt. I, p. 154–156.
- 5 A.C. Hinton et P.H. Godsell, op. cit., p. 135; Canada. British Columbia-Yukon-Alaska Highway Commission, *Preliminary Report on Proposed Highway Through British Columbia and the Yukon Territory to Alaska* (Ottawa, [1940]) (ci-après Canada, *Preliminary Report*), vol. 1, p. 1.
- 6 Canada, *Preliminary Report*, vol. 1, p. 1–5.
- 7 Voir APC, MG30, H43, Citizens Committee à George Black, Dawson, 29 août 1931; Canada, *Preliminary Report*, vol. 1, p. 6.
- 8 Canada. Archives militaires, General Staff Memorandum, «U.S.A., Alaska Highway via British Columbia and Yukon», 11 fév. 1937, cité dans James Eayrs, *In Defence of Canada* (Toronto, Univ. of Toronto Press, 1964–), vol. 2: «Appeasement and Rearmament», p. 178.
- 9 Cité dans James Eayrs, op. cit., p. 178.
- 10 Cité dans R.G. Bucksar, op. cit., p. 21.
- 11 Canada, *Preliminary Report*, vol. 1, p. 6–10, 50–53.
- 12 Lawrence J. Burpee, «A Road to Alaska», *Canadian Geographical Journal*, vol. 21 (nov. 1940), p. 259–260.
- 13 Canada, *Preliminary Report*, vol. 1, p. 15.
- 14 Canada. British Columbia-Yukon-Alaska Highway Commission, *Report on Proposed Highway Through British Columbia and the Yukon Territory to Alaska* (Ottawa, s. éd., 1941), vol. 1, p. 53, 51.
- 15 Maurice Matloff, éd., *American Military History* (Washington, D.C., USGPO, 1969), p. 423–424.
- 16 Edward McCourt, op. cit., p. 1.
- 17 A.C. Hinton, et P.H. Godsell, op. cit., p. 140.
- 18 S.C. Ellis, «Alaska Highway», *Canadian Geographical Journal*, vol. 28 (mars 1944), p. 110.
- 19 CNPPP, p. 115; S.C. Ellis, op. cit., p. 105; Walter Hamilton, op. cit., p. 173; voir aussi R.G. Bucksar, op. cit., p. 22.
- 20 CNPPP, p. 127; F.H. Ellis, *Heritage*, p. 192; J.A. Wilson, «It Cost \$58,000,000 Plus», *Canadian Aviation*, vol. 17 (mai 1944), p. 92.
- 21 J.A. Wilson, «It Cost \$58,000,000 Plus», *Canadian Aviation*, vol. 17 (mai 1944), p. 92; CNPPP, p. 127; Kenneth J. Rea, op. cit., p. 212.
- 22 CNPPP, p. 115.
- 23 Canada. Corps royal de génie, *Maintenance and Construction on the Alaska Highway: A History of the Northwest Highway Maintenance Establishment*, éd. rev. (s. l., Réseau routier du Nord-Ouest [1964]) (ci-après *Maintenance and Construction*), p. 4.
- 24 CNPPP, p. 115; Edward McCourt, op. cit., p. 14.
- 25 F.C. Rainey, op. cit., p. 143; H.W. Richardson, «Alcan-America's Glory Road; Part III – Construction Tactics», *Engineering News-Record* (14 janv. 1943), p. 131; CNPPP, p. 116.
- 26 APC, MG22, Commissaire, liasse 16, fol. 466–3, «General Information Concerning the Alaska Highway – Canadian Section»; R.G. Bucksar, op. cit., p. 22; Harold Griffin, *Alaska and the Canadian Northwest. Our Newest Frontier* (New York, Norton, 1944), p. 110; R.G. Bucksar, *Geography of Northwestern Anglo-America with Emphasis upon Arctic British Columbia, the Yukon Territory, and Southeastern Alaska; A Text for Geography 310 and 583* (West Chester, publié par l'auteur, 1965) (ci-après *Geography*), p. 326; F.C. Rainey, op. cit., p. 148.
- 27 Canada. Corps royal de génie, *Maintenance and Construction*, p. 5; voir aussi Clarence L. Sturdevant, «U.S. Army's First Official Story of the Alaska Highway», *Roads and Bridges*, vol. 81 (mars 1943), p. 64–66; F.C. Rainey, op. cit., p. 154; C.S. Landis, «Blasting Deep Rock Cuts along the Alaskan Highway», *Explosives Engineer*, vol. 9 (mars–avril 1945), p. 56.
- 28 Douglas Coe, *Road to Alaska: The Story of the Alaska Highway* (New York, Messner, 1943), p. 128–129.
- 29 *Ibid.*, p. 122, 159.
- 30 Voir *ibid.*, p. 134, 138–139, 147.
- 31 Walter Hamilton, op. cit., p. 176.
- 32 F.C. Rainey, op. cit., p. 143.
- 33 H.W. Richardson, op. cit., p. 131; F.C. Bishop, *The Alaska Highway* (Washington, D.C., Northwest Service Command [1944]), p. 6 et page titre.
- 34 C.E. Barger, «Railroad in Miniature», *Alaska Life*, vol. 8 (août 1945), p. 40.
- 35 H.W. Love, «The Northwest Highway System», *Engineering Journal*, vol. 37 (juin 1954), p. 672; Canada, Corps royal de génie, *Maintenance and Construction*, p. 3.
- 36 Richard L. Neuberger, «Railroad Saga of the North», *Alaska Life*, vol. 7 (fév. 1944), p. 4.
- 37 F.C. Bishop, op. cit., p. 10.
- 38 C.E. Barger, «Railroad in Miniature», *Alaska Life*, vol. 8 (fév. 1944), p. 40.

- 39 C.E. Barger, «A Sturdy Little Line», *Alaska Sportsman*, vol. 12 (janv. 1946), p. 11, 33; APC, MG22, Commissaire, liasse 7, «Lease of the Facilities of the White Pass and Yukon Railway Company. War Department, Contract No. W-2789-TC-460»; C.E. Barger, «Railroad in Miniature», *Alaska Life*, vol. 8 (août 1945), p. 40.
- 40 C.E. Barger, «A Sturdy Little Line», *Alaska Sportsman*, vol. 12 (janv. 1946), p. 10; R.L. Neuberger, op. cit., p. 7.
- 41 *Encyclopedia Canadiana*, s.v. «Canol Project»; W.C. Grennan, op. cit., p. 324; Harold Griffin, op. cit., p. 64–68, 70, 74; N. Gritzuk, «The Role of Transportation in the Development of the North», *Western Miner and Oil Review*, vol. 32 (avril 1959), p. 30; H.W. Love, op. cit., p. 672.
- 42 F.C. Bishop, op. cit., p. 12, 14; A.C. Hinton, et P.H. Godsell, op. cit., p. 149; S.C. Ells, op. cit., p. 111.
- 43 C.S. Landis, op. cit., p. 56; APC, MG22, Commissaire, liasse 18, fol. 1.
- 44 Canada, Bureau technique de l'économie des transports, *Economic Report on the Alaska Highway* (Ottawa, 1948), p. 13–14; H.W. Love, op. cit., p. 673; H.W. Richardson, «Finishing the Alaska Highway», *Engineering News-Record* (27 janv. 1944), p. 97, 101; Harold Griffin, op. cit., p. 106, 114.
- 45 Edward McCourt, op. cit., p. 12.
- 46 H.W. Love, op. cit., p. 675–676; G.A. Williams, «Winter-Maintenance Problems on the Alaska Highway», *Roads and Bridges*, vol. 81 (nov. 1943), p. 27–30, 58.
- 47 A.B. Yakes, «Maintaining the Alaska Highway», *Royal Engineers Journal*, nouv. sér., vol. 50 (mars 1954), p. 86–89; Canada. Bureau technique de l'économie des transports, op. cit., p. 14.
- 48 APC, RG15, E1a, vol. 24, fol. 35402; Canada. Parlement. Chambre des communes, *Debates*, 3 juin 1942, cité dans APC, MG30, H43.
- 49 APC, RG15, E1a, vol. 24, fol. 35402, Jeckell à Gibson, Vancouver, le 5 mars 1943; *ibid.*, LeCapelain à Gibson, Whitehorse, le 25 fév. 1943; voir aussi APC, RG85, DCAC, n° 466, fol. 5794.
- 50 APC, Bill MacBride's Scrapbook, Acc. No. 1959–30 (microfilm), Wheeler à MacBride, Victoria, 27 sept. 1949.
- 51 APC, MG22, Commissaire, liasse 18, fol. 1, Ambassade des Etats-Unis, Ottawa, à Gibson, 9 avril 1947; J.A. Wilson, «It Cost \$58,000,000 Plus», *Canadian Aviation*, vol. 17 (mai 1944), p. 46; W.C. Grennan, op. cit., p. 324; H.W. Love, op. cit., p. 672; L. Harrington, op. cit., p. 63; CNPPP, p. 119, 129; APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, Gibson à Gibben, Ottawa, 4 nov. 1947; *Encyclopedia Canadiana*, s.v. «Canol Project».
- 52 APC, MG22, Commissaire, liasse 16, fol. 466–3; S.C. Ells, op. cit., p. 114; W.D. MacBride, «Story», p. 4.
- 53 S.C. Ells, op. cit., p. 110.
- 54 Canada. Bureau technique de l'économie des transports, op. cit., p. 15; W.C. Grennan, op. cit., p. 331; E.R. Weick, «Yukon Transportation: Past, Present, Future», *North*, vol. 14 (sept.–oct. 1967), p. 25; Canada. Corps royal de génie, *Maintenance and Construction*, p. 1. Le réseau routier du Nord-Ouest comprenait le chemin de l'aéroport de Watson Lake ainsi que les parties de la route de l'Alaska situées au Canada et la route latérale de Haines (D.W. Carr et Associés, *The Yukon Economy: Its potential for Growth and Continuity. A Report Prepared for the Department of Indian Affairs and the Government of the Yukon Territory* [Ottawa, Imprimeur de la reine, 1968] [ci-après *The Yukon Economy*]), vol. 7: «Reference Study on Transportation: Transportation Services of the Yukon Territory», par J.I. Guest et T.D. Heaver, p. 14).
- 55 APC, MG22, Commissaire, liasse 16, fol. 466–3, Martin, télégramme à O.C., GRC, Whitehorse, Ottawa, 18 fév. 1948. Voir aussi W.C. Grennan, op. cit. p.332–334 pour l'administration des restrictions sur les voyages.
- 56 A.C. Hinton et P.H. Godsell, op. cit., p. 143–144; Clarence L. Sturdevant, op. cit., p. 32.
- 57 Kenneth J. Rea, op. cit., p. 233; Canada. Bureau technique de l'économie des transports, op. cit., p. 4; CNPPP, p. 115; D.W. Carr et Associés, *The Yukon Economy*, vol. 7, p. 6.
- 58 Canada. Bureau technique de l'économie des transports, op. cit., p. 34, 36, 44, 46.
- 59 En 1948, le Bureau technique de l'économie des transports évaluait le coût net de l'entretien annuel à \$3 020 000 (*ibid.*, p. 69–70). Le coût de l'entretien est passé de \$110 107 en 1946 à \$2 085 309 en 1951 (Kenneth J. Rea, op. cit., p. 233).
- 60 Canada. Bureau technique de l'économie des transports, op. cit., p. 26; D.W. Carr et Associés, *The Yukon Economy*, vol. 7, tableau 8, p. 24; cité dans E.R. Weick, op. cit., p. 26.
- 61 E.R. Weick, op. cit., p. 26; D.W. Carr et Associés, *The Yukon Economy*, vol. 7, p. 24, 35; N. Gritzuk, op. cit., p. 36.
- 62 D.W. Carr et Associés, *The Yukon Economy*, vol. 1: *Final Report*, D.W. Carr et F.W. Anderson, p. 214–228.
- 63 Voir Charles B. West, «Paving of Alaska Highway Key to Yukon Tourist Potential», dans YNRC–2; R. Minter «The Development of the Yukon's Tourist Industry», dans YNRC–3.
- 64 H.W. Love, op. cit., p. 677.
- 65 CDNANR, *Improvement Program for the Alaska Highway; An Analysis of Economic Benefits, Prepared by Stanford Research Institute for the Department of Northern Affairs and National Resources* (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1966), p. II–4, II–5, VI–6; R.A.J. Phillips, op. cit., p. 184.
- 66 J.R. Lotz, «The Yukon Pattern – Yesterday and Tomorrow», *North*, vol. 13 (janv.–fév. 1966), p. 21; voir R.A.J. Phillips, op. cit., p. 191 pour la réaction du Yukon au transfert d'administration en 1964 du réseau routier du Nord-Ouest au ministère des Travaux publics; R.G. Bucksar, *Geography*, p. 28.
- 67 CDNANR, *A Territorial Roads Policy for the Future* (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1965), p. 10; Kenneth J. Rea, op. cit., p. 234; CNPPP, p. 117; N. Gritzuk, op. cit., p. 28.

L'aube d'une ère nouvelle

- Canada. Ministère des mines et des ressources, *Annual Report* (1938–1939), p. 85; (1939–1940), p. 73; (1940–1941), p. 74; (1941–1942), p. 57; (1942–1943), p. 74; (1943–1944), p. 76; (1944–1945), p. 75; APC, MG22, Commissaire, liasse 16, «List of Airport and Emergency Landing Fields in the Yukon Territory, 1 July 1941»; *ibid.*, liasse 6, «Old Logs of the W.P. and Y.R.»; Roy Minter, comm. pers.
- CDBS, *Canadian Mineral Statistics, 1886–1956; Mining Events, 1604–1956* (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1957) (ci-après *Mineral Statistics*), p. 65–66, 119; Yukon Consolidated Gold Corporation, *Discours du président à la réunion annuelle*, 1942, s. p.; *ibid.*, 1943.
- CNPPP, p. 112.

- 4 A.E. Pike, op. cit., p. 19; voir CDBS, *Mineral Statistics*, p. 120, et A.E. Pike, op. cit., p. 19; CNPPP, p. 112.
- 5 Canada. Parlement. Chambre des communes, *Debates*, 10 mars 1947, p. 1207; APC, MG22, Commissaire, liasse 16, Jeckell à Gibson, Dawson, 19 nov. 1945; *ibid.*, Jeckell à Gibson, 16 avril 1946.
- 6 APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, Black à Crerar, Ottawa, 3 août 1944; *ibid.*, British Columbia and Yukon Chamber of Mines à Cam-sell, 12 mars 1945; *ibid.*, Black à Glen, Ottawa, 12 mars 1946; A.E. Pike, op. cit., p. 20; APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, Buckle à Cocheran [1946]; *ibid.*, Glen à Lee, Ottawa, 28 janv. 1947.
- 7 APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, Keenleyside au secrétaire du Conseil du Trésor, Ottawa, 15 janv. 1948; A.E. Pike, op. cit., p. 20; APC, RG85, DCAC, n° 467, fol. 5845, MacLean à McKeand, Dawson, 7 août 1929; N. Gritzuk, op. cit., p. 32; Kenneth J. Rea, op. cit., p. 121; APC, RG85, DCAC n° 467, fol. 5845, Gibben à Gibson, Dawson, 15 déc. 1947.
- 8 APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, Keenleyside au secrétaire du Conseil du Trésor, Ottawa, 15 janv. 1948; Canada. Ministère des mines et des ressources, *Annual Report (1950–1951)*, p. 82; L. Harrington, op. cit., p. 66; «Road Programme in Northern Canada», *Arctic Circular*, vol. 11 (mars 1959), p. 52; voir aussi CDNANR, *Annual Reports, 1955–1963*.
- 9 Voir CDBS, *Mineral Statistics*, p. 120.
- 10 APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, mémorandum de Hume à Gibson, 22 juil. 1949; A.E. Pike, op. cit., p. 20; Kenneth J. Rea, op. cit., p. 138.
- 11 CDBS, *Mineral Statistics*, p. 120; Kenneth J. Rea, op. cit., tableau 4.8, p. 400.
- 12 Kenneth J. Rea, op. cit., p. 253; APC, RG85, Comptendu 69/180, boîte n° 155699, Rogers à Gibson, Whitehorse, 8 juin 1949; Canada. Ministère des ressources et du développement. Administration du Nord, *Yukon Territory: A Brief Description of Its History, Administration, Resources and Development* (Ottawa, 1950), p. 20.
- 13 APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, «Access Roads to Dawson City, Yukon Territory».
- 14 *Ibid.*, Hit à Heeney, 12 déc. 1946; *ibid.*, Rogers à Gibson, Vancouver, 2 déc. 1946; J.R. Lotz, Dawson, p. 19; Canada. Ministère des mines et des ressources, *Annual Report (1950–1951)*, p. 94.
- 15 CDNANR, *Annual Report (1953–1954)*, p. 119.
- 16 *Ibid.* (1954–1955), p. 113; CDNANR, *A Territorial Roads Policy for the Future* (Ottawa, Imprimeur de la reine, 1965), p. 9; G. Gardner, op. cit., p. 589.
- 17 APC, RG15, E1a, vol. 25, fol. 35538, Rogers à Gibson, Vancouver, 2 déc. 1946; Frank H. Brown, op. cit., p. 3.
- 18 Frank H. Brown, op. cit., p. 2–3.
- 19 *Ibid.*, p. 3–5; G. Gardner, op. cit., p. 598; *Financial Post*, 1^{er} déc. 1951.
- 20 Frank H. Brown, op. cit., p. 3; Roy Minter, comm. pers.; G. Gardner, op. cit., p. 598–599.
- 21 White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report*, (1953), s. p.
- 22 Walter Hamilton, op. cit., p. 94; Frank H. Brown, op. cit., p. 6; *White Pass Container Route News*, juil.–août 1968; «Winterized Locomotive is Match for Yukon Weather», *Diesel Power* (mars 1957), p. 37; White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report (1954)*, p. 37; White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report (1954)*, s. p.; D.W. Carr et Associés, *The Yukon Economy*, vol. 7, p. 9.
- 23 White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report (1953)*, s. p.; Roy Minter, comm. pers.
- 24 J. Weppeler, S.S. *Klondike*, p. 22.
- 25 *Ibid.*, p. 26–27; W.D. MacBride, «Steamboat Round the Bend», *Whitehorse Star*, éd. Tourist, juin 1969, p. 5.
- 26 Yukon Archives, journal de bord du vapeur *Klondike*, 1955.
- 27 White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report (1952)*, s. p.
- 28 Frank H. Brown, op. cit., p. 8.
- 29 «Did You Ever Wonder?», une série d'annonces parues dans le *Whitehorse Star* et le *Yukon Daily News*, compilées à partir de la première semaine de juillet 1968 par Roy Minter, dos. pers.
- 30 Kenneth J. Rea, op. cit., p. 207; *White Pass Container Route News*, 1^{er} sept. 1969; White Pass and Yukon Corporation, *Diesels North [1972]*, p. 6.
- 31 John Gillis, op. cit., p. 14.
- 32 Walter Hamilton, op. cit., p. 94; N. Gritzuk, op. cit., p. 34; Foster Kemp, «The White Pass & Yukon Route», *Canadian Railroad Historical Association News Report*, n° 81 (sept. 1957), p. 93.
- 33 White Pass and Yukon Corporation, *Diesels North [1972]*, p. 6–7; Frank H. Brown, op. cit., p. 9; *White Pass Container Route News*, 1^{er} sept. 1969; D.W. Carr et Associés, *The Yukon Economy*, vol. 7, p. 9, 11.
- 34 Frank H. Brown, op. cit., *passim*; Roy Minter, comm. pers.
- 35 White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report (1968)*, s. p.; Frank H. Brown, op. cit., p. 8; R.A.J. Phillips, op. cit., p. 187; John Gillis, op. cit., p. 14.
- 36 Frank H. Brown, op. cit., p. 12; White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report (1953) (1955) (1967)*.
- 37 Canada. Parlement. Chambre des communes, *Debates*, 8 déc. 1953, p. 697–698.
- 38 John Diefenbaker, «Notes», p. 1, dans YNRC–3.
- 39 R.A.J. Phillips, op. cit., p. 186.
- 40 Kenneth J. Rea, op. cit., p. 241–244.
- 41 Voir APC, RG15, E1a, vol. 2, fol. 280, «Abstract Statement Showing Joint Expenditure of the Department of the Interior and Yukon Government on Construction of Roads, 1902–1903»; *ibid.*, vol. 9, fol. 2941; CMI, *Annual Report (1900)*, pt. VII, p. 3–4.
- 42 White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report (1959)*, s. p.; H.W. Roozeboom, «Wind River Trail», *The Beaver*, Outfit 291 (hiver 1960), p. 18–20; voir aussi Walter Hamilton, op. cit., p. 94–95.
- 43 White Pass and Yukon Corporation, *Annual Report (1959)*, s. p.
- 44 Voir pour exemples, divers numéros du *Arctic and Northern Development Digest*, de 1969 à aujourd'hui.
- 45 G. Gardner, op. cit., p. 596; A. Collins, «High Flying Helicopters Aid Mapping in Yukon», *Canadian Aviation*, vol. 24 (janv. 1951), p. 16–17; «Bush Flying Still Vital Activity Changes Character in Northwest», *Canadian Aviation*, vol. 21 (nov. 1948), p. 36; *White Pass Container Route News*, déc. 1968.
- 46 Voir D.W. Carr et associés, *The Yukon Economy*, vol. 7, p. 38.

Bibliographie

Adney, E. Tappan

The Klondike Stampede of 1897–1898, fac.-sim. reprod. Fairfield (Wash.), Ye Galleon Press, 1968.

«The Sledge of the North», *Outing*, vol. 39 (mai 1901), p. 129–137, Albany.

Alaska: brochures diverses

Une compilation de divers récits d'époque, bibliothèque du ministère des Affaires indiennes et du Nord, Ottawa.

Allan, A.A.

Gold, Men and Dogs, New York, Putnam, 1931.

Arctic and Northern Development Digest

1969–1972, Montréal.

Bankson, Russell A.

The Klondike Nigget, Caldwell (Id.), Claxton Printers, 1935.

Barger, C.E.

«A Sturdy Little Line», *Alaska Sportsman*, vol. 12 (janv. 1946) p. 10–11, 31–37, Ketchikan.

«It's a Long Road», *Alaska Sportsman*, vol. 11 (nov. 1945), p. 12–13, 43–46, Ketchikan.

«Railroad In Miniature», *Alaska Life*, vol. 8 (août 1945), p. 38–43, Seattle.

Berton, Laura Beatrice

I Married The Klondike, Toronto, Little, Brown, 1954.

Berton, Pierre

Klondike. The Life and Death of the Last Great Gold Rush, Toronto, McClelland and Stewart, 1958.

Bishop, F.C.

The Alaska Highway, Washington (D.C.), Northwest Service Command [1944].

Black, Martha Louise

My Seventy Years, by Mrs. George Black as Told to Elizabeth Bailey Price, Londres, Nelson, 1938.

Bond, Marshall

«To the Klondike, With a Big Dog Who Met Jack London», éd. Marshall Bond, Jr., *The American West*, vol. 6 (janv. 1969), p. 44–48, Palo Alto.

Booth, Edward S.

«Modern Bush Pilots Don't Fly by the Seat of Their Pants», *Canadian Aviation*, vol. 11 (mai 1940), p. 13, 33, Toronto.

Bostock, H.

«A Sketch of Road Development in the Yukon Territory», *Arctic Circular*, vol. 3 (déc. 1950), p. 63–70, Ottawa.

Bostock, H., comp.

Yukon Territory: Selected Field Reports of the Geological Survey of Canada, 1898–1933, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1957; Levé géologique du Canada, mémoire 284.

Bovey, John A.

«The Attitudes and Policies of the Federal Government Towards Canada's Northern Territories, 1870–1930», thèse de maîtrise, université de la Colombie-Britannique, 1967.

British Columbia

Statutes, Victoria, 1895–1910.

Bucksar, R.G.

Geography of Northwestern Anglo-America with Emphasis upon Arctic British Columbia, The Yukon Territory, and Southeastern Alaska; A text for Geography 310 and 583, West Chester (Pa.), publ. par l'auteur, 1965.
«The Frontiers Recede, a Brief History of Transportation in the Canadian Northwest», *North*, vol. 8 (nov.–déc. 1961), p. 16–23, Ottawa.

Burbridge, A.A.

«The Changing Role of Transportation in Simcoe County from 1800 to 1866», thèse de maîtrise, université McMaster, 1961.

Burpee, Lawrence J.

«A Road to Alaska», *Canadian Geographical Journal*, vol. 21 (nov. 1940), p. 257–267, Ottawa.

«Bush Flying Still Vital Activity Changes Character in North West»

Canadian Aviation, vol. 21 (nov. 1948), p. 36–37, 88, Toronto.

Canada. Archives publiques.

MG22, Commissaire du Yukon, Papiers. (Ces documents figurent maintenant à la cote RG91.)

MG30, H43, Martha Black Papers.

RG15, Ministère de l'Intérieur, Dossiers.

RG85, Direction de l'Administration du Nord, Dossiers.

Bill MacBridge's Scrapbook, microfilm, 1959–30.

Canada. British Columbia-Yukon-Alaska Highway Commission.

Preliminary Report on Proposed Highway Through British Columbia and the Yukon Territory to Alaska, Ottawa, 1940, 2 vol.

Report on Proposed Highway through British Columbia and the Yukon Territory to Alaska, Ottawa, 1941, 2 vol.

Canada. Bureau fédéral de la statistique.

Canadian Mineral Statistics, 1886–1956; Mining Events, 1604 to 1956, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1957.

Chronological Record of Canadian Mining Events from 1604 to 1947 and Historical Tables of the Mineral Production of Canada, Ottawa, Imprimeur du roi, 1948.

Reports of Mineral Production of Canada, Ottawa, 1921–1929.

The Canada Year Book . . ., Ottawa, Imprimeur de la reine, 1965.

Canada. Bureau of Transportation Economics.

Economic Report on the Alaska Highway, Ottawa, 1948.

Canada. Commission royale sur le transport.

Rapport, Ottawa, 1961, vol. 1.

Canada. Corps of Royal Canadian Engineers.

Maintenance and Construction on the Alaska Highway: A History of the Northwest Highway Maintenance Establishment, éd. rev., s. 1., Northwest Highway System [1964].

Canada. Levé géologique du Canada.

Report on an Exploration in the Yukon District, N.W.T. and Adjacent Portion of British Columbia, 1887, by George M. Dawson; *With Extracts relating to the Yukon District from Report on an Exploration in the Yukon and Mackenzie Basins, 1887–88*, by R.G. McConnel, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1898.

Canada. Ministère de l'Intérieur.

Annual Reports, Ottawa, 1887, 1896–1936.

Canada. Ministère de l'Intérieur. Direction des mines, des terres et du Yukon.

The Yukon Territory; Its History and Resources, Ottawa, 1916.

Canada. Ministère de l'Intérieur. Direction des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

The Yukon Territory: Its History and Resources, Ottawa, Imprimerie du gouvernement, 1907.

The Yukon Territory: Its History and Resources, Ottawa, Imprimerie du gouvernement, 1909.

The Yukon Territory, 1926, Ottawa, Imprimeur du roi, 1926.

Canada. Ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales.

Annual Reports, Ottawa, 1954–1966.

A Territorial Roads Policy for the Future, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1965.

Improvement Program for the Alaska Highway; An Analysis of Economic Benefits. Prepared by Stanford Research Institute for the Department of Northern Affairs and National Resources, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1966.

Canada. Ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales. Canadian Government Travel Bureau.

Alaska Highway, Canadian Section, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1955.
Alaska Highway: Road to Yukon Adventure, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1960.

Canada. Ministère des Affaires indiennes et du Nord. Direction des lieux et des parcs historiques nationaux.

Correspondance.

Canada. Ministère des Mines. Direction des mines.

Summary Report, Ottawa, 1907–1916.

Canada. Ministère des mines et des ressources.

Annual Reports, Ottawa, 1937–1949.

Canada. Ministère des mines et des ressources. Bureau des affaires des Territoires du Nord-ouest et du Yukon.

The Yukon Territory: A Brief Description of its Administration, Resources and Development, Ottawa, 1943.

The Yukon Territory: A Brief Description of its Administration, Resources and Development, Ottawa, 1944.

The Yukon Territory: A Brief Description of its Administration, Resources and Development, par W.F. Lothian, Ottawa, 1947.

Canada. Ministère des Ressources et du développement.

Annual Reports, Ottawa, 1950–1953.

Canada. Ministère des Ressources et du développement. Administration du Nord.

Yukon Territory; A Brief Description of its History, Administration, Resources and Development, Ottawa, 1950.

Canada. Ministère des Travaux publics.

Engineering Study, Alaska Highway, Canadian Section, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1966.

Canada. North Pacific Planning Project.

Canada's New Northwest, a Study of the Present and Future Development of Mackenzie District of the Northwest Territories, Yukon Territory, and the Northern Parts of Alberta and British Columbia, Ottawa, Imprimeur du roi, 1947.

Canada. Parlement.

Annual Reports of the Commissioner of the North-West [and Royal North-West] Mounted Police, Ottawa, 1894–1906.

Sessional Papers, Ottawa, 1889.

Statutes, Ottawa, 1896–1945.

Canada. Parlement. Chambre des communes.

Debates, Ottawa, 1898–1953.

Canadian Grocer

vol. 18, n° 14 (avril 1904), p. 42.

Carr, D.W. et associés

The Yukon Economy; Its Potential for Growth and Continuity. A Report Prepared for the Department of Indian Affairs and Northern Development and the Government of the Yukon Territory, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1968, 8 vol.

Chicago Record

Klondike; The Chicago Record's Book for Gold Seekers, Chicago, Chicago Record Co., 1897.

Cody, H.A.

«The Gateway of the North», *Canadian Magazine*, vol. 28 (fév. 1907), p. 337–342, Toronto.

Coe, Douglas

Road to Alaska: The Story of the Alaska Highway, New York, Messner, 1943.

Collins, A.

«High Flying Helicopters aid Mapping in Yukon», *Canadian Aviation*, vol. 24 (janv. 1951), p. 16–18, 42, 44, Toronto.

Corp, E.J.

«The Trail of '98 and the Gravel River Route», *Arctic Circular*, vol. 11 (mars 1959), p. 35–51, Ottawa.

Creighton, Donald Grant

«Presidential Address», dans Canadian Historical Association, *Annual Report* (1957), p. 1–12, Toronto.
The Empire of the St. Lawrence, Toronto, Macmillan, 1956.

Cunynghame, Francis

Lost Trail, the Story of Klondike Gold and the Man who Fought for Control, Londres, Faber & Faber, 1953.

Curtin, Walter Russell

Yukon Voyage, Unofficial Log of the Steamer Yukoner, Caldwell (Id.), Claxton Printer, 1938.

Daily Alaska Empire (Juneau)

1939.

Dall, W.H.

The Yukon Territory, the Narrative of W.H. Dall, Leader of the Expedition to Alaska in 1866–1868, Londres, Downey, 1898.

David, Max

«Railroad through a Snow-bound Hell», *True Magazine* (janv. 1963), p. 54–55, 100–109, Greenwich (Conn.).

Dawson, C.A., éd.

The New North-West, Toronto, Univ. of Toronto Press, 1947.

Dawson, C.A. et R.W. Murchie

The Settlement of the Peace River Country: A Study of a Pioneer Area, Toronto, Macmillan, 1934. Canadian Frontiers of Settlement, vol. 6.

Dawson (City). Collector of Customs Records.

Register of Vessels entering Inward and Outward at the Port of Dawson, 1929–1955.

Dawson Daily News

1898–1940.

Dawson Hardware Company

Miner's Price List, s. éd., 1903. Exemple au musée de Dawson.

Dorman, R.

A Statutory History of Steam and Electric Railways of Canada, Ottawa, Imprimeur du roi, 1941.

Easterbrook, W.T. et H.G.J. Aitken

Canadian Economic History, Toronto, Macmillan, 1956.

Easterbrook, W.T. et M.H. Watkins, éd.

Approaches to Canadian Economic History, a Selection of Essays, Toronto, McClelland and Stewart, 1967, Carleton Library, n° 31.

Eayrs, James

In Defence of Canada, Toronto, Univ. of Toronto Press, 1964–, vol. 2: «Appeasement and Rearmament».

Ellis, F.H.

«Call it Reconquest», *Canadian Aviation*, vol. 17 (mai 1944), p. 47–48, 94–96, Toronto.
Canada's Flying Heritage, Toronto, Univ. of Toronto Press, 1954.
«The Flying Cruickshanks», *Canadian Aviation*, vol. 27 (mars 1954), p. 26–27, 96–97, Toronto.
«They Flew an Airborne Viking Ship», *Canadian Aviation*, vol. 26 (août 1953), p. 28–34, Toronto.

Ells, S.C.

«Alaska Highway», *Canadian Geographical Journal*, vol. 28 (mars 1944), p. 104–119, Ottawa.

Encyclopedia Canadiana

Toronto, Grolier, 1967, 10 vol.

Faulkner, V.A.B. et A. Baird

«The Yukon», manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa, s. d.

Financial Post (Toronto)

1^{er} déc. 1951.

Finnie, Richard

«Flying Beyond Sixty, Part III», *Canadian Aviation*, vol. 12 (avril 1939), p. 24–25, 46, Toronto.

«Freighting in the Arctic»

Western Miner and Oil Review, vol. 33 (avril 1960), p. 110, Vancouver.

Gardner, G.

«Quelques aspects de la mise en valeur du Grand Nord. I: Le développement des transports au Yukon», *L'actualité économique*, vol. 32 (janv.–mars 1957), p. 581–603, Montréal.

Gillis, John

«White Pass History», texte pour la radio.

Glazebrook, G.P. de T.

A History of Transportation in Canada, Toronto, McClelland and Stewart, 1964, 2 vol., Carleton Library, n° 11 et 12.

Goldstein, J.

«The Living Thread: A History of River Transportation in the Yukon Territory», manuscrit classé, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, Parcs Canada, Ottawa, s. d.

Grant, J.F.

«North to the Yukon by Air», *Canadian Geographical Journal*, vol. 15 (août 1937), p. 74–87, Ottawa.

Graves, S.H.

On the «White Pass» Pay-roll, Chicago, impression privée, 1908.

Grennan, W.C.

«The Highway to Alaska», *RCMP Quarterly*, vol. 13 (avril 1948), p. 320–335, Ottawa.

Griffin, Harold

Alaska and the Canadian Northwest. Our Newest Frontier, New York, Norton, 1944.

Gritzuk, N.

«The Role of Transportation in the Development of the North», *Western Miner and Oil Review*, vol. 32 (avril 1959), p. 28–42, Vancouver.

Harbottle, Jeanne

«Bush Flying in the Yukon Territory», *Whitehorse Star*, éd. Tourist, été 1970.

Hamilton, Walter

The Yukon Story. A Sourdough's Record of Goldrush Days and Yukon Progress from the Earliest Times to the Present Day, Vancouver, Mitchell Press, 1964.

Harrington, L.

«Yukon's Wilderness Roads», *Canadian Geographical Journal*, vol. 65 (août 1962), p. 60–69, Ottawa.

Heilprin, Angelo

Alaska and the Klondike, a Journey to the New Eldorado with Hints to the Traveller, Londres, Pearson, 1899.

Herbert, C.H.

«The Development of Transportation in the Canadian North», *Canadian Geographical Journal*, vol. 53 (nov. 1956), p. 188–195, Ottawa.

Herron, Edward A.

Alaska's Railroad Builder, Mike Heney, New York, Messner, 1960.

Hewetson, H.W.

«Transportation in the Canadian North», *Canadian Journal of Economics and Political Science*, vol. 11 (août 1945), p. 450–466, Toronto.

Hinton, A.C. et P.H. Godsell

The Yukon, Toronto, Ryerson, 1954.

Illingworth, Frank

Highway to the North, Londres, Ernest Nenn, 1955.

Ingersoll, Ernest

Gold Fields of the Klondike and the Wonders of Alaska . . ., introd. Henry W. Elliott, s. l., Edgewood [1897].

Innes-Taylor, Alan

«Information on Old Locomotives at Dawson City, Yukon Territory», une copie se trouve au musée de Dawson City, s. d.

Innis, Harold Adams

Essays in Canadian Economic History, comp. M.Q. Innis, Toronto, Univ. of Toronto Press, 1956.

Settlement and the Mining Frontier, Toronto, MacMillan, 1936. Canadian Frontiers of Settlement, vol. 9.

The Cod Fisheries; The History of an International Economy, éd. rev. et corr., Toronto, Univ. of Toronto Press, 1954.

The Fur Trade in Canada. An Introduction to Canadian Economic History, éd. rev. et corr., Toronto, Univ. of Toronto Press, 1967.

Innis, M.Q.

«The Industrial Development of Ontario 1783–1820», *Ontario Historical Society, Proceedings*, vol. 32 (1937), p. 104–113, Toronto.

Jackman, W.T.

Economics of Transportation, Toronto, Univ. of Toronto Press, 1926.

Jeckell, G.A.

«Notes on History of Air Service in the Yukon Territory», *Dawson Weekly News*, 6 déc. 1929.

Jennings, W.T.

Report of Mr. W.T. Jennings, C.E., on Routes to the Yukon, Ottawa, Imprimé à la demande du Parlement, 1898.

Kemp, Foster

«The White Pass & Yukon Route», *Canadian Railroad Historical Association News Report*, n° 81 (sept. 1957), p. 91–93, Montréal.

King, F.

«When Post-Dogs Brought the Mail», *Canadian Mining Journal*, vol. 80 (déc. 1959), p. 57–58, Toronto.

Kirk, Robert C.

Twelve Months in Klondike, Londres, Heinemann, 1899.

Kitchener, L.D.

Flag over the North, Seattle, Superior Publishing, 1954.

Ladue, Joseph

Klondyke Facts, Being a Complete Guide Book to the Great Gold Regions of the Yukon and Klondyke and the North West Territories, Montréal, Lovell, 1897.

Landis, C.S.

«Blasting Deep Rock Cuts along the Alaska Highway», *Explosives Engineer*, vol. 9 (mars–avril 1945), p. 55–57 et 76, Wilmington.

Lavallee, Omer

«The Road of Gold . . . Some Historical Notes on the White Pass & Yukon Route», *Canadian Railroad Historical Association News Report*, n° 83 (nov. 1957), p. 105–113, Montréal.

Lawrence, Guy

40 Years on the Yukon Telegraph, Vancouver, Mitchell Press, 1965.

Leitch, A.

«Royal Road to the Yukon», *The Beaver*, Outfit 280 (juin 1949), p. 19–20, Winnipeg.

Longstreth, T. Morris

The Silent Force: Scenes from the Life of the Mounted Police of Canada, New York, Century, 1927.

Lotz, J.R.

«On the Trail of '98», *Seattle Post Intelligencer*, Pictorial Review, 31 mai 1964, p. 10–12, Seattle.

Northern Realities: The Future of Northern Development in Canada, Toronto, New Press, 1970.

The Dawson Area: A Regional Monograph, Northern Co-ordination and Research Centre, Department of Northern Affairs and National Resources, Ottawa, s. d., Projet de recherche sur le Yukon, n° 2.

«The Yukon Pattern – Yesterday and Tomorrow», *North*, vol. 13 (janv.–fév. 1966), p. 20–23, Ottawa.

Love, H.W.

«The Northwest Highway System», *Engineering Journal*, vol. 37 (juin 1954), p. 671–677, Montréal.

Lynch, Jeremiah

Three Years in the Klondike, Londres, Arnold, 1904.

MacBride, W.D.

«A Brief History of the White Pass and Yukon Route» and the «Trails of '98», manuscrit dactylographié, bibliothèque des Affaires Indiennes et du Nord, Whitehorse 1945. Relié avec «Yukon Stage – W.P. & Y.R.», n° 5.

«Saga of Famed Packets and other Steamboats of Mighty Yukon River», *Cariboo and Northwest Digest* (hiver 1948 – printemps 1949), p. 97–114.

«Steamboat Round the Bend», *Whitehorse Star*, éd. Tourist, juin 1969.

«The Story of the Dalton Trail», A. Rettalick, Whitehorse, possède une copie de l'original.

«The Story of the White Pass and Yukon Route», manuscrit dactylographié, bibliothèque des Affaires indiennes et du Nord, Ottawa, s. d.

«The White Pass Route», *The Beaver*, Outfit 285 (automne 1954), p. 18–23, Winnipeg.

«Trail of '98», *Cariboo and Northwest Digest* (été 1948), p. 100–121.

«Yukon Stage Line», *The Beaver*, Outfit 284 (juin 1953), p. 43–45, Winnipeg.

MacDonald, Norbert

«Seattle, Vancouver and the Klondike», *Canadian Historical Review*, vol. 49 (sept. 1968), p. 234–246, Toronto.

MacGibbon, D.A.

Railway Rates and the Canadian Railway Commission, Boston, Houghton, Mifflin, 1917.

MacGregor, J.G.

The Klondike Gold Rush through Edmonton, 1897–1898, Toronto, Maclelland and Stewart, 1970.

Mackintosh, W.A.

«Economic Factors in Canadian History», *Canadian Historical Review*, vol. 4 (mars 1923), p. 12–25, Toronto.

Prairie Settlement: The Geographical Setting, Toronto, Macmillan, 1934. Canadian Frontiers of Settlement, vol. 1.

Mathews, Richard

The Yukon, New York, Holt, Rinehart and Winston, 1968.

Matloff, Maurice, éd.

American Military History, Washington (D.C.), USGPO, 1969. Collection historique de l'armée.

Mayo-Keno Bulletin

De 1924 à 1935.

McCourt, Edward

The Yukon and Northwest Territories, Toronto, Macmillan, 1969.

McQuesten, Leroy N.

Recollections of Leroy N. (Jack) McQuesten of Life in the Yukon, 1871–1885, copié de l'original, possession du Yukon Order of Pioneers, juin 1959.

«Modern Transportation System Serves Yukon»

Western Miner and Oil Review, vol. 33 (oct. 1960), p. 31, Vancouver.

Morrison, David Robertson

«The Politics of the Yukon Territory: 1898–1908», thèse de maîtrise, université de Saskatchewan, Saskatoon, 1964.

Murphy, Eugene

«Railway Building and Operation in Yukon», *Dawson Daily News*, 21 juil. 1909.

Murray, Alexander Hunter

Journal of the Yukon, 1847–48, éd. L.J. Burpee, Ottawa, Imprimeur de la reine, 1910. Publication des Archives canadiennes, n° 4.

Nelles, H. Vivian

«The Politics of Development: Forests, Mines and Hydro-electric Power in Ontario, 1890–1939», thèse de doctorat, université de Toronto, 1970.

Neuberger, Richard L.

«Railroad Saga of the North», *Alaska Life*, vol. 7 (fév. 1944), p. 3–7, Seattle.

O'Brien, Charles F.

«Northwest Staging Route», *Alberta Historical Review*, vol. 17 (automne 1969), p. 14–22, Calgary.

Ogilvie, William

Early Days on the Yukon and the Story of its Gold Finds, Ottawa, Thornburn and Abbott, 1913.

The Klondike Official Guide. Canada's Great Gold Field, the Yukon District, Toronto, Hunter, Rose, 1898.

Parnell, C.

«Campbell of the Yukon – Pt. I», *The Beaver*, Outfit 273 (juin 1942), p. 4–6, Winnipeg.

«Campbell of the Yukon – Pt. II», *The Beaver*, Outfit 273 (sept. 1942), p. 16–18, Winnipeg.

Parnell, C. et J.P. Kirk

«Campbell of the Yukon – Pt. III», *The Beaver*, Outfit 273 (déc. 1942), p. 23–27, Winnipeg.

Phillips, R.A.J.

Canada's North, Toronto, Macmillan, 1967.

«The Klondike Legend», *Canadian Geographical Journal*, vol. 64 (mars 1962), p. 76–85, Ottawa.

Pike, A.E.

Souvenir Brochure of the Yukon Territory, s. l., Mayo Branch, CIM and United Keno Hill Mines, 1957.

Place, Marion, T.

The Yukon, New York, Ives, Washburn, 1967.

Price, C.S.

«Thunder in the Mountains», *Alaska Sportsman*, vol. 24 (avril 1958), p. 22–25, Ketchikan.

Prouse, J.H.

«New Wings for the Yukon Mail», *Canadian Geographical Journal*, vol. 19 (déc. 1939), p. 352–363, Ottawa.

Quong, J.Y.C.

«Alaska Highway: 1221–Mile Maintenance Problem», *Public Works in Canada*, vol. 2 (juil. 1954), p. 8–11, 36–38, Vancouver.

Rainey, F.C.

«Alaska Highway, an Engineering Epic», *National Geographic Magazine*, vol. 83 (fév. 1943), p. 143–168, Washington (D.C.).

Rea, Kenneth J.

The Political Economy of the Canadian North: An Interpretation of the Course of Development in the Northern Territories of Canada to the Early 1960s, Toronto, Univ. of Toronto Press, 1968.

Richardson, H.W.

«Alcan – America's Glory Road; Pt. II – Supply, Equipment and Camps», *Engineering News-Record* (31 déc. 1942), p. 35–42, Chicago.

«Alcan – America's Glory Road; Pt. III – Construction Tactics», *Engineering News-Record* (14 janv. 1943), p. 131–138, Chicago.

«Controversial Canol», *Engineering News-Record* (18 mai 1944), p. 78–84, Chicago.

«Finishing the Alaska Highway», *Engineering News-Record* (27 janv. 1944), p. 94–103, Chicago.

Rickard, T.A.

Through the Yukon and Alaska, San Francisco, Mining and Scientific Press, 1908.

«Road Programme in Northern Canada»

Arctic Circular, vol. 11 (mars 1959), p. 52–57, Ottawa.

«Roads in the Yukon»

Dawson Daily News, 21 juil. 1909.

Robertson, R.G.

«New Roads will Provide Access to Yukon Mineral Deposits», *Western Miner and Oil Review*, vol. 32 (avril 1959), p. 136–138, Vancouver.

Robinson, J.L.

«Water Transportation in the Canadian Northwest», *Canadian Geographical Journal*, vol. 31 (nov. 1945), p. 236–256, Ottawa.

Roozeboom, H.W.

«Wind River Trail», *The Beaver*, Outfit 291 (hiver 1960), p. 18–21, Winnipeg.

Rowley, G.W.

«Settlement and Transportation in the Canadian North», *Arctic*, vol. 7, nos 3 et 4 (1954), p. 336–342, Montréal.

Roy, P.E.

«Railways, Politicians and the Development of the City of Vancouver as a Metropolitan Centre, 1886–1929», thèse de maîtrise, université de Toronto, 1963.

Schwatka, Frederick

Along Alaska's Great River. A Popular Account of the Travels of the Alaska Exploring Expedition of 1883, Along the Great Yukon River, from its Source to its Mouth, in the British North-West Territory, and in the Territory of Alaska . . ., New York, Cassell & Company [1885].

Scott, Thomas S.

«Some Experiences on the Chilkoot Pass», *Canadian Magazine*, vol. 10 (fév. 1898), p. 329–338, Toronto.

Secretan, J.H.E.

To Klondyke and Back, a Journey down the Yukon from its Source to its Mouth, Londres, Hurst and Blackett, 1898.

Sherwood, Morgan B., éd.

Alaska and its History, Seattle, Univ. of Washington Press, 1967.

Shiels, Archie

«A Short History of Transportation to and within the Territory of Alaska, 1867–1908», copie d'un manuscrit conservé aux Archives publiques du Canada, MG30, A19.

Shortt, A. et A.G. Doughty, éd.

Canada and its Provinces: A History of the Canadian People and their Institutions, by One Hundred Associates, Toronto, Publishers Association of Canada, 1914, 22 vol., vol. 22.

Smiley, Donald V., éd.

Rowell-Sirois Commission Report, Toronto, McClelland and Stewart, 1963, Carleton Library, n° 5.

Smith, J. Gordon

«The Klondike», *Canadian Magazine*, vol. 10 (fév. 1898), p. 322–328, Toronto.

Spragge, G.W.

«Colonization Roads in Canada West, 1850–1867», *Ontario History*, vol. 49, n° 1 (1957), p. 1–17, Toronto.

Steele, Samuel

Forty Years in Canada; Reminiscences of the Great North-West, with some Account of his Service in South Africa . . ., éd. Mollie Gleen Niblett, introd. J.G. Colmer, Toronto, McClelland, Goodchild, Stewart, 1918.

Studnicki-Gizbert, K.W.

«Transport», dans J.M.S. Careless et R.C. Brown, éd., *The Canadians: 1867–1967*, Toronto, Macmillan, 1967.

Sturdevant, Clarence L.

«U.S. Army's First Official Story of the Alaska Highway», *Roads and Bridges*, vol. 81 (mars 1943), p. 27–32, 62–68, Toronto.

Sutherland-Brown, M.C.

«Northwest Highway System», *Canadian Army Journal*, vol. 10 (juil. 1956), p. 110–129, Ottawa.

Taylor, W.

«Transportation in the Yukon», *Dawson Daily News*, 21 juil. 1909.

«The Yukon Territory [1928]»

Manuscrit dactylographié préparé par différents ministères.

«This Month in Northland History»

Alaska Sportsman, vol. 34 (oct. 1968), p. 16–17, Ketchikan.

Thompson, N. et J.H. Edgar

Canadian Railway Development, Toronto, Macmillan, 1933.

«Transportation Past and Present in Alaska»

Alaska Magazine and Canadian Yukoner, vol. 1 (mars 1900), Tacoma.

United States Army. Department of the Columbia.

Report of a Military Reconnaissance in Alaska, Made in 1883, by Frederick Schwatka . . ., Washington (D.C.), USGPO, 1885.

United States. Department of The Interior. National Park Service.

Proposed Klondike Gold Rush National Historic Park: Historic Resource Study, par Edwin C. Bearss, Washington (D.C.), USGPO, 1970.

Wade, F.C.

«A Business Talk on the Yukon», *Canadian Magazine*, vol. 19 (mai 1902), p. 25–31, Toronto.

Walden, Arthur Treadwell

A Dog-Puncher on the Yukon, Montréal, Carrier, 1928.

Walker, F.

«Overland Trail to the Klondike», *Alberta Historical Review*, vol. 7 (hiver 1959), p. 1–7, Calgary.

Weick, E.R.

«Yukon Transportation: Past, Present, Future», *North*, vol. 14 (sept.–oct. 1967), p. 24–29, Ottawa.

Weppler, James

The S.S. Klondike, the Last Stern-Wheeler, Manuscript Report Series n° 91, Parcs Canada, Ottawa, 1968.

Yukon, Early History; A Community of Men, Manuscript Report Series n° 9, Parcs Canada, Ottawa, 1969.

Wernecke, Livingston

«Glaciation, Depth of Frost, and Ice Veins of Keno Hill and Vicinity, Yukon Territory», *Engineering and Mining Journal*, vol. 133 (janv. 1932), p. 38–43, New York.

Whitehorse Chamber of Commerce and Yukon Chamber of Mines, co-sponsors. Yukon Northern Resource Conference, 1st.

Papers, Whitehorse, 1963.

Whitehorse Chamber of Commerce and Yukon Chamber of Mines, co-sponsors. Yukon Northern Resource Conference, 2d.

Yukon's Resources: To-day and Tomorrow, Whitehorse, 1966.

Whitehorse Chamber of Commerce and Yukon Chamber of Mines, co-sponsors. Yukon Northern Resource Conference, 3rd.

The Developing North, Whitehorse, 1969.

Whitehorse. Yukon Archives.

British Yukon Navigation Company, livres de bord.

British Yukon Navigation Company, rapports annuels du surintendant, 1902–1934.

Cahier de J.R.P. Gaudin.

Collector of Customs Records, registre des navires entrés et sortis de Whitehorse, 1929–1955.

Whitehorse Star

Différents numéros, 1901–1972.

White Pass and Yukon Corporation.

Différents dossiers, Vancouver.

White Pass Container Route News (Vancouver)

1968–1972.

Whiting, F.B.

Grit, Grief and Gold. A True Narrative of an Alaska Pathfinder, Seattle, Peacock, 1933.

Whymper, Frederick

Travel and Adventure in the Territory of Alaska, Formerly Russian American – Now Ceded to the United States – and in Various Other Parts of the North Pacific, Londres, John Murray, 1868.

Wickersham, James

Old Yukon: Tales – Trails – and Trials, Washington (D.C.), Washington Law Book, 1938.

Williams, G.A.

«Winter-Maintenance Problems on the Alaska Highway», *Roads and Bridges*, vol. 81 (nov. 1943), p. 27–30 et 58, Toronto.

Wilson, J.A.

«It Costs \$58,000,000 Plus», *Canadian Aviation*, vol. 17 (mai 1944), p. 46, 90–92, Toronto.

«The Expansion of Aviation into Arctic and Sub-Arctic Canada», *Canadian Geographical Journal*, vol. 31 (sept. 1950), p. 130–141, Ottawa.

Winslow, Kathryn

Big Pan-out, New York, Norton, 1951.

«Winterized Locomotive is Match for Yukon Weather»

Diesel Power (mars 1957), p. 37.

Woodall, R.G.

The Postal History of Yukon Territory, Dorset (G.-B.), R.G. Woodall, s. d.

Woodside, H.J.

«Dawson as it is», *Canadian Magazine*, vol. 17 (sept. 1901), p. 403–413, Toronto.

Yates, A.B.

«Maintaining the Alaska Highway», *Royal Engineers Journal*, nouv. sér., vol. 50 (mars 1954), p. 79–88, Chatham (G.-B.).

Yukon Territory

Yukon Local Ordinances, 1899–1920.

Zaslow, Morris

«A History of Transportation and Development of the Mackenzie Basin from 1871 to 1921», thèse de maîtrise, université de Toronto, 1971.

The Opening of the Canadian North, 1870–1914, Toronto, McClelland and Stewart, 1971.

Histoire et archéologie

Publications en vente par la poste à: Imprimerie et édition, Approvisionnement et services Canada, Hull, Québec KIA 0S9, ou chez son libraire.

1 *Inventaire des marchés de construction des archives civiles de Québec, 1800–1870*, par Geneviève G. Bastien, Doris D. Dubé et Christina Southam, 1975, 3 vol. \$20.00; autres pays \$24.00.

2 *Histoire économique et sociale de Saint-Lin, 1805–1883, et l'importance de la famille Laurier*, par Réal Bélanger, 1975. \$4.00; autres pays \$4.80.

3 *Historique structural du fort George*, par Yvon Desloges, 1975. \$5.00; autres pays \$6.00.

4 *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*, par André Giroux, Nicole Cloutier et Rodrigue Bédard, 1975, 3 vol. \$11.00; autres pays \$13.20.

10 *Etude sur la vie et l'oeuvre de Jacques Cartier (1491–1557)*, par Réal Boissonnault; *Fouilles au parc Cartier-Brébeuf, Québec, 1959*, par Kenneth E. Kidd; *Fouilles au parc Cartier-Brébeuf, Québec, 1962*, par John H. Rick; *Archéologie de sauvetage au parc Cartier-Brébeuf, la ville de Québec: juillet–août 1969*, par Marcel Moussette, 1977. \$9.00; autres pays \$10.80.

17 *Inventaire des marchés de construction des Archives nationales à Québec, XVII^e et XVIII^e siècles*, par Doris Dubé et Marthe Lacombe, 1977. \$8.00; autres pays \$9.60.

