

Du sentier au tramway



L'ARCHÉOLOGIE DE CANYON CITY

Rédaction : T.J. Hammer et Greg Hare

Révision : Ruth Gotthardt

Photographies : Gouvernement du Yukon et T.J. Hammer
sauf indication contraire

Conception graphique : Aasman Design Inc., Whitehorse (Yukon)

Traduction française : Bureau des services en français, 2001

Publication de la version française financée par :
L'entente bilatérale Canada-Yukon sur les services en français,
signée avec le ministère du Patrimoine canadien, Canada

ISBN n° 1-55362-000-3

Du sentier au tramway



L'ARCHÉOLOGIE DE CANYON CITY

*Publication primée par l'Association canadienne
d'archéologie en 1999 dans la catégorie Communication
publique, secteur professionnel et institutionnel*

Remerciements

De nombreuses personnes ont contribué au succès du projet archéologique de Canyon City. Commencé en 1994, le projet était une initiative commune de la Direction du patrimoine du gouvernement du Yukon et de la première nation Kwanlin Dun, avec le soutien de la Société d'énergie du Yukon et du musée MacBride.

Le chercheur principal au site archéologique était T.J. Hammer, de l'Université Simon Fraser, avec l'aide ponctuelle de Greg Hare et de Ruth Gotthardt, de la Direction du patrimoine. La recherche entreprise à Canyon City a servi de base à la thèse de maîtrise de T.J. Hammer.

Nos connaissances sur l'utilisation traditionnelle des terres dans la région de Canyon City proviennent de l'histoire orale compilée par Donna Hagen et Sweeney Scurvey, recherchistes en milieu communautaire kwanlin dun, ainsi que des recherches antérieures effectuées par l'anthropologue Catharine McClellan. Nous tenons aussi à souligner la précieuse contribution des aînés May Hume, Julie Joe, Lucy Wren, Mary James, Jimmy G. Smith, Edwin Scurvey, Edward Gordon, Virginia Vallevand, John Suits Louie Smith, Rose Charlie et Ronald Bill. Nous remercions également Lawrence Cyr pour avoir partagé ses connaissances sur les jours d'antan.

Maintes personnes ont participé au projet comme membres de l'équipe de travail sur le terrain et comme interprètes du patrimoine. Nous tenons à mentionner entre autres Ty Heffner, Megan Williams et Sarah Berquist, du Programme de formation et d'emploi pour étudiants de la Direction du patrimoine; Azalea Joe, Henry Taylor, Jerry Taylor, Corey Pope, John Yaklin, Marilee Smarch, Charlie O'Brien et Michael Smith, de la première nation Kwanlin Dun; Owen Williams, Jacob Jirousek, Hillary Walkley, Sara Neilsen,

Sara Bryce, Greg Kubica, Georgina Nicloux, Wilmonica VanBibber, Loïc Markley et Hannah Jickling, de la société pour la conservation de la nature au Yukon; et Andrea Hoyt, Rachel Pugh et Christie Cox, du musée MacBride.

Nous adressons aussi nos sincères remerciements à Doug Davidge et à Perry Diamond, de l'association de plongée sous-marine du Yukon, qui ont effectué des fouilles archéologiques sous-marines à Canyon City.



Nous remercions également le personnel de la Direction du patrimoine, des Archives du Yukon et du musée MacBride; la chef Lena Johns, le chef Joe Jack, Pat Joe, Patty Ann Finlay et Jackie Shortie, de la première nation Kwanlin Dun, pour leur soutien et leur aide, ainsi que madame Flo Whyard, pour avoir fourni le registre de Canyon City des années 1899 à 1901 tenu par la Police à cheval du Nord-Ouest. Nous tenons aussi à souligner la contribution d'Helene Dobrowsky pour avoir partagé son savoir et ses connaissances historiques.

Nous remercions en outre les nombreux bénévoles qui ont participé aux fouilles et les milliers de visiteurs et de résidents qui se sont déplacés pour visiter le site pendant la durée du projet.

Le projet archéologique de Canyon City a été financé en partie par la Direction du patrimoine du Yukon, le programme d'emploi Défi du Canada, le Programme de formation et d'emploi pour étudiants offert par le gouvernement du Yukon, la Yukon Foundation et le Programme de formation scientifique dans le Nord du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Table des matières

Remerciements.....	ii
Introduction	2
Quand la terre était jeune	5
Sur le sentier du lac Laberge	7
De la bouche de nos aînés	9
Les premiers prospecteurs.....	11

L'âge d'or de Canyon City	15
Après la ruée ver l'or.....	21
Cent ans plus tard.....	28
<i>Carte de la région de Canyon City et de Whitehorse</i>	5
<i>Carte du site de Canyon City</i>	6



Source : Archives du Yukon, collection H.C. Barley, n° 4665



Introduction

Dans une clairière pittoresque sur les berges du fleuve Yukon se trouve le peuplement abandonné de Canyon City. Bien que mieux connu pour son rôle pendant la ruée vers l'or du Klondike en 1898, Canyon City n'en est pas moins riche d'une histoire qui recule très loin dans le passé. Dans les faits, cette histoire commence avec la formation géologique de la région, se poursuit avec l'histoire des premières nations du Yukon, puis celle des premiers explorateurs canadiens et américains et inclut quelques-uns des moments forts de la ruée vers l'or du Klondike.

La situation géographique même de Canyon City – à l'entrée du canyon Miles sur le cours supérieur du fleuve Yukon – a déterminé son histoire humaine. Le canyon et les périlleux rapides White Horse, qui entravaient la circulation des bateaux à aubes sur le fleuve et qui ont fait nombre de victimes parmi les prospecteurs qui se ruiaient vers le Klondike, avaient déjà créé des problèmes de navigation pour les Autochtones du Yukon bien avant l'arrivée de l'homme blanc. Un sentier pédestre bien battu, longeant les remparts du canyon et traversant le centre de l'ancien village abandonné, témoigne de la puissance du cours d'eau et des milliers de voyageurs qui, de mémoire d'homme, ont cherché la sécurité relative de son rivage.

En 1994, des archéologues ont commencé à déchiffrer les énigmes de Canyon City enfouies dans les minces couches de sol. Des centaines de mètres carrés ont été dégagés, des milliers d'artefacts ont été découverts et des volets peu connus de l'histoire du Yukon ont été mis à jour. On a tenu des entrevues avec des aînés autochtones et fouillé les archives pour découvrir des données historiques. Des plongeurs ont effectué des fouilles archéologiques sous-marines. Grâce à toutes ces sources, on a pu retracer l'histoire de Canyon City.

Le projet archéologique de Canyon City a été une initiative commune de la Direction du patrimoine du Yukon et de la première nation Kwanlin Dun, en partenariat avec la Société d'énergie du Yukon et le musée MacBride. La recherche sur le site a commencé à l'occasion d'un projet commémoratif célébrant le centenaire de la ruée vers l'or du Klondike. Pendant cinq saisons, des étudiants des premières nations locales, d'écoles secondaires et de collèges ont effectué des fouilles et ont interprété ce chapitre de l'histoire du Yukon. Des milliers de résidents et de touristes ont fait des randonnées pédestres jusqu'au site pour partager cet esprit de découverte.



Des eaux perfides

LE CANYON MILES ET LES RAPIDES WHITE HORSE PRÉSENTAIENT LES obstacles les plus dangereux sur le cours supérieur du fleuve Yukon. Des centaines d'embarcations firent naufrage ici durant la ruée vers l'or du Klondike. Le nombre réel de victimes des rapides pendant la ruée vers l'or reste matière à débat. Une source déclare «qu'au moins 200 personnes se sont noyées», alors qu'une autre source avance l'estimation prudente de cinq personnes. Même avec leurs canots d'écorce ou d'arbres creusés capables d'affronter les eaux périlleuses, les voyageurs autochtones entretenaient des sentiers de portage longeant les sections les plus dangereuses des rapides. L'eau vive fut finalement maîtrisée en 1959 avec la construction, près des rapides White Horse, du barrage hydroélectrique qui a entraîné la formation du lac Schwatka.



Ci-dessus : Descente des rapides en radeau, 1899

Source : Archives du Yukon, collection Emile Forrest, 80/60 PHO 131 n° 6

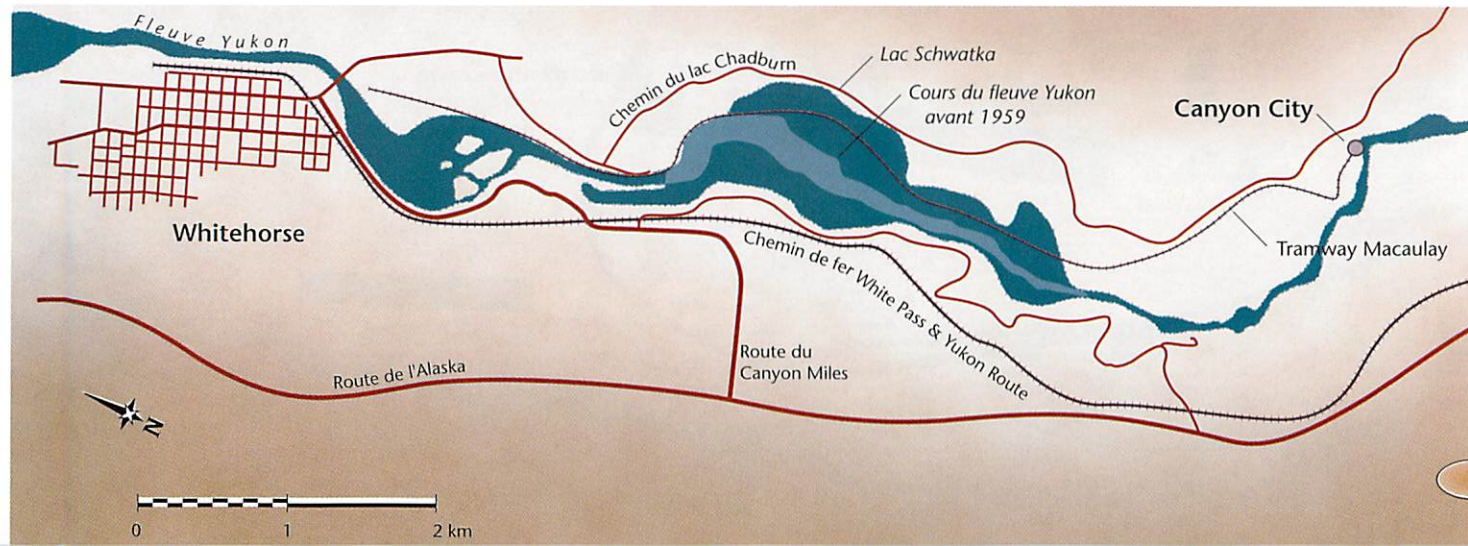
Quand la terre était jeune

Diverses forces géologiques ont façonné le paysage entourant Canyon City. Il y a huit millions d'années, de la lave s'écoulant d'une petite fissure de montagne à l'ouest de McCrae a laissé une épaisse coulée basaltique, qu'on peut voir clairement aujourd'hui dans les murs verticaux du canyon Miles. Pendant les deux derniers millions d'années, le paysage de la vallée de Whitehorse a été façonné et remodelé par les forces de la grande époque glaciaire du Pléistocène. Des glaciers se sont formés en vagues successives au delà des cimes de la plupart des montagnes environnantes – ils ont érodé les terres, recouvert la topographie de l'époque et créé de nouveaux reliefs. Quand les glaciers ont fondu, la vallée de Whitehorse fut envahie par les eaux frigides d'un lac proglaciaire.

La dernière période glaciaire a pris fin il y a environ dix mille ans dans la région de Whitehorse, mais on peut aujourd'hui encore voir de nombreux

vestiges de cette époque. Les parois proéminentes des falaises d'argile de la ville sont en fait une accumulation des dépôts lacustres de ce dernier grand lac glaciaire. Après que le lac s'est asséché, le fleuve Yukon, nouvellement reformé, a creusé son lit à travers la moraine et le limon jusqu'aux couches de basalte du canyon Miles. Finalement, le fleuve a érodé cette masse rocheuse, façonnant le paysage contemporain et prenant le cours qu'on lui connaît aujourd'hui.

Le début de l'occupation humaine dans la région coïncide avec la fin de l'époque glaciaire, période pendant laquelle des chasseurs ont traversé les terres libres de glace de la Béringie et se sont dirigés vers le sud. Nous ne sommes pas certains de la date d'arrivée des premiers humains dans la vallée de Whitehorse, mais on peut affirmer avec quasi-certitude que la région des massifs qui entouraient le lac glaciaire était peuplée il y a 8000 ou 9000 ans.



Les éléments historiques de Canyon City

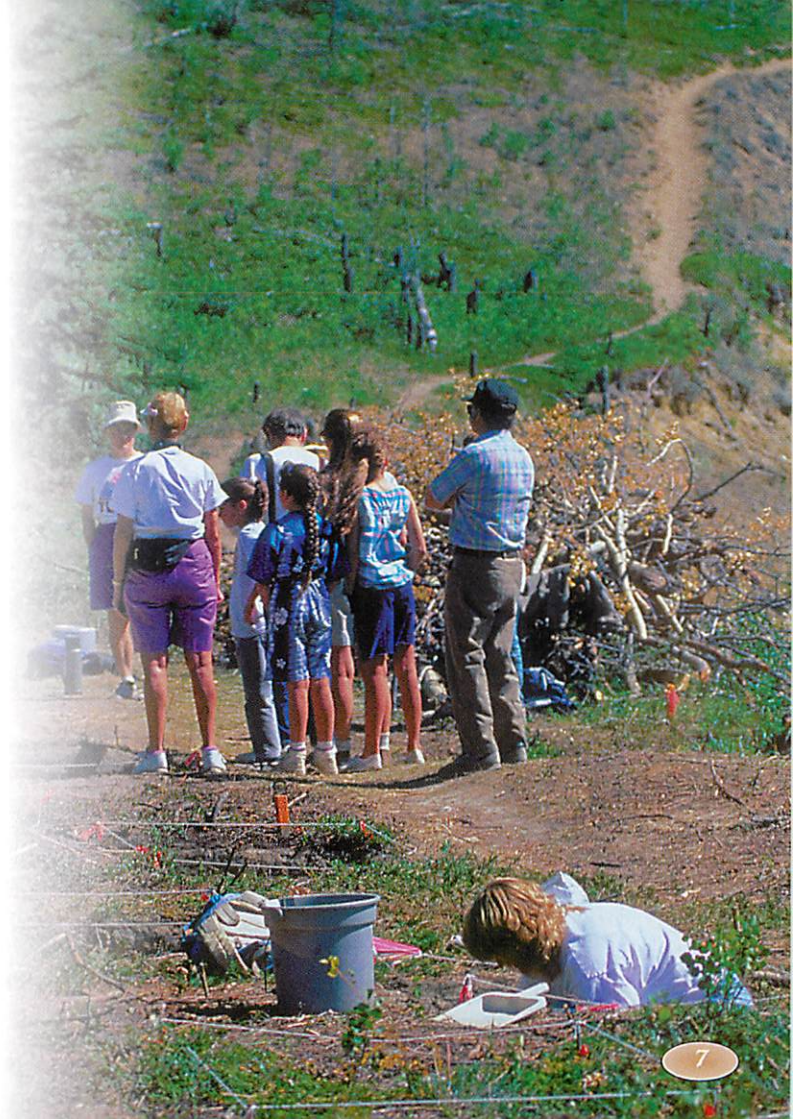


Sur le sentier du lac Laberge

Les observations paléontologiques concourent à établir la présence d'humains à Canyon City il y a 2500 ans. Des outils de pierre, tels que des grattoirs, des fragments de pierre affûtée et un style inhabituel de pointe de lance, indiquent que les ancêtres de nos premières nations campaient régulièrement sur ce site il y a des milliers d'années, probablement en vue de pêcher le poisson dans les remous du fleuve, d'intercepter le caribou et l'orignal qui traversaient le fleuve et de chasser le mouflon sur les flancs du mont Grey à proximité. Il est fort probable que les jeunes hommes mettaient à l'épreuve leurs talents de canoteurs et qu'ils testaient la maniabilité de leur canot d'arbre creusé ou d'écorce dans les eaux tumultueuses du canyon, qu'on appelait Unilyin en langue tutchone du Sud. Des aînés kwanlin dun nous ont confié que le sentier battu qui persiste encore aujourd'hui, longeant la rive du fleuve Yukon et traversant le site archéologique, était le sentier traditionnel qu'empruntaient les ancêtres pour se rendre du lac Marsh au lac Laberge. Il est impossible d'établir la date où le sentier a été aménagé, mais on peut supposer qu'il était déjà utilisé dès les premiers temps d'occupation du site par les Autochtones.

Les fouilles archéologiques ont dévoilé que les traces laissées par ces premiers habitants s'étendent sur une très grande surface, ce qui laisse à supposer qu'un grand nombre de personnes se rassemblaient ici durant les saisons de pêche estivales. Des outils fait de roche volcanique obsidienne attestent les vastes ramifications du réseau de troc qui prenait place sur de grandes distances. Nous connaissons l'âge approximatif du site grâce à la datation au carbone 14 de charbons provenant d'anciens feux de cuisson.

Le sentier qui s'élève à l'arrière-plan était le sentier traditionnel qu'empruntaient les ancêtres pour se rendre du lac Marsh au lac Laberge. Aujourd'hui, ce sentier est très populaire auprès des randonneurs, des cyclistes et des visiteurs au site.



Les outils de pierre

LA PERSPECTIVE DE TROUVER DES OUTILS DE PIERRE ENFOUIS SOUS LES décombres historiques du site a animé encore davantage les archéologues qui ont effectué les fouilles à Canyon City. Loin de se limiter à un petit amas d'artefacts, les outils de pierre qui ont été trouvés étaient répartis sur une grande surface. La pointe de projectile de pierre montrée ci-dessous constitue une énigme particulière pour les archéologues. Par son style, la pointe semble avoir été façonnée selon un modèle connu sous le nom de «Agate Basin», qui était utilisé il y a plus de 7000 ans. Toutefois, la pointe a été découverte à Canyon City près de charbons qui ne datent que de 2600 ans.



Ci-dessus : Pointe Agate Basin

De la bouche de nos aînés

Le prochain chapitre de l'histoire de Canyon City est inspiré davantage de l'histoire orale des peuples tagish et kwanlin que des fouilles archéologiques effectuées sur le site. Il y a près de cinquante ans, l'anthropologue renommée Catharine McClellan a enregistré les mémoires d'aînés sur les camps de pêche principaux à proximité du canyon Miles. Nous savons que le site du village nommé *Kwanlin* se trouvait en aval des rapides White Horse, mais l'emplacement précis des autres camps reste incertain. Durant le projet archéologique de Canyon City, une aînée, M^{me} May Hume, a signalé que son père Canyon Johnny, en compagnie de Whitehorse Billy, occupait un grand camp de pêche près des eaux tumultueuses du canyon Miles, où les deux hommes avaient l'habitude de pêcher le saumon à la gaffe et de poser des nasses à poissons. M^{me} Hume raconte aussi que des Autochtones de toute la région, y compris Hutshi Slim (le père de Frank Slim) venaient chaque année prendre part à la récolte du poisson.

Cependant, avec l'arrivée des premiers prospecteurs sur le cours supérieur du fleuve Yukon, le mode de vie traditionnel des premières nations devait changer irrévocablement.

M^{me} Julia Joe, une aînée kwanlin dun, à Canyon City



À l'écoute des générations passées

LA COMPILATION DE L'HISTOIRE ORALE EFFECTUÉE PAR DONNA HAGEN, chercheuse en milieu communautaire kwanlin dun, constitue un élément important du projet archéologique de Canyon City. Des entretiens ont été tenus avec des aînés et nombre de ces derniers ont jeté une lumière précieuse sur les activités traditionnelles d'utilisation des terres dans la région de Canyon City. Le père de M^{me} May Hume travaillait à Canyon City durant la ruée vers l'or et M^{me} Julia Joe se souvient des bâtiments de l'époque quand elle était jeune fille. On voit les deux aînées ci-dessous en compagnie d'Azalea Joe, arrière-petite-fille de M^{me} Joe, et d'un membre de l'équipe, chercheur principal au site pendant quatre ans.



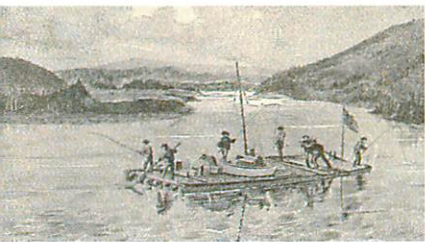
Ci-dessus : M^{mes} May Hume et Julia Joe, aînées kwanlin dun; Azalea Joe, aide-archéologue; et T.J. Hammer, archéologue.

À gauche : Camp de pêche autochtone – Le camp de pêche de Canyon City ressemble probablement à ce camp de pêche du XIX^e siècle sur les rives du fleuve Yukon en Alaska.

Source : Bibliothèque de l'État de l'Alaska, collection Charles Horton Metcalf, 84-136

Les premiers prospecteurs

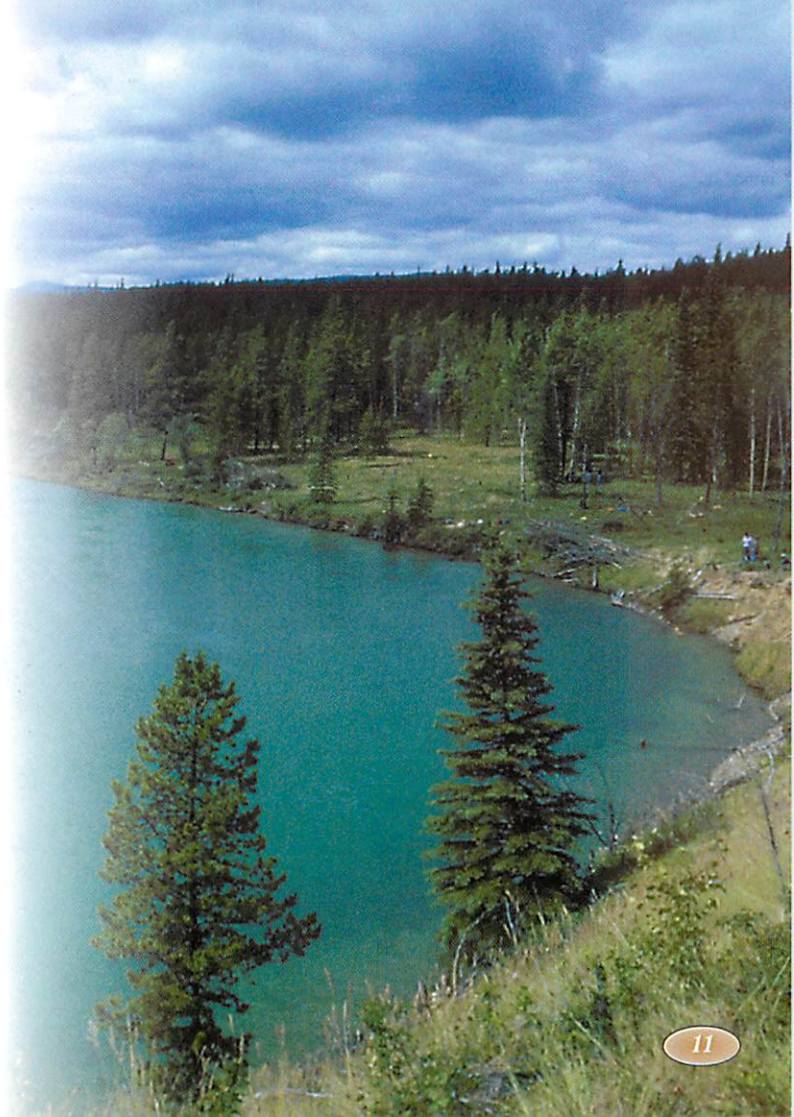
Depuis le début du commerce de la fourrure, c'est dans les forêts subarctiques de l'intérieur du Yukon qu'on a trouvé certaines des plus belles pelleteries en Amérique du Nord. Néanmoins, aucun poste de traite n'a jamais été établi le long du cours supérieur du fleuve Yukon. En effet, la nation côtière Tlingit gardait avec un soin jaloux les cols de montagne escarpés qui menaient au Yukon afin de préserver son commerce monopolistique avec les peuples de l'intérieur. Ce n'est qu'après 1880, quand la marine américaine a négocié un traité avec les Chilkat Tlingit, que les premiers explorateurs blancs – des prospecteurs en quête d'or – ont pu avoir accès au Sud du Yukon.

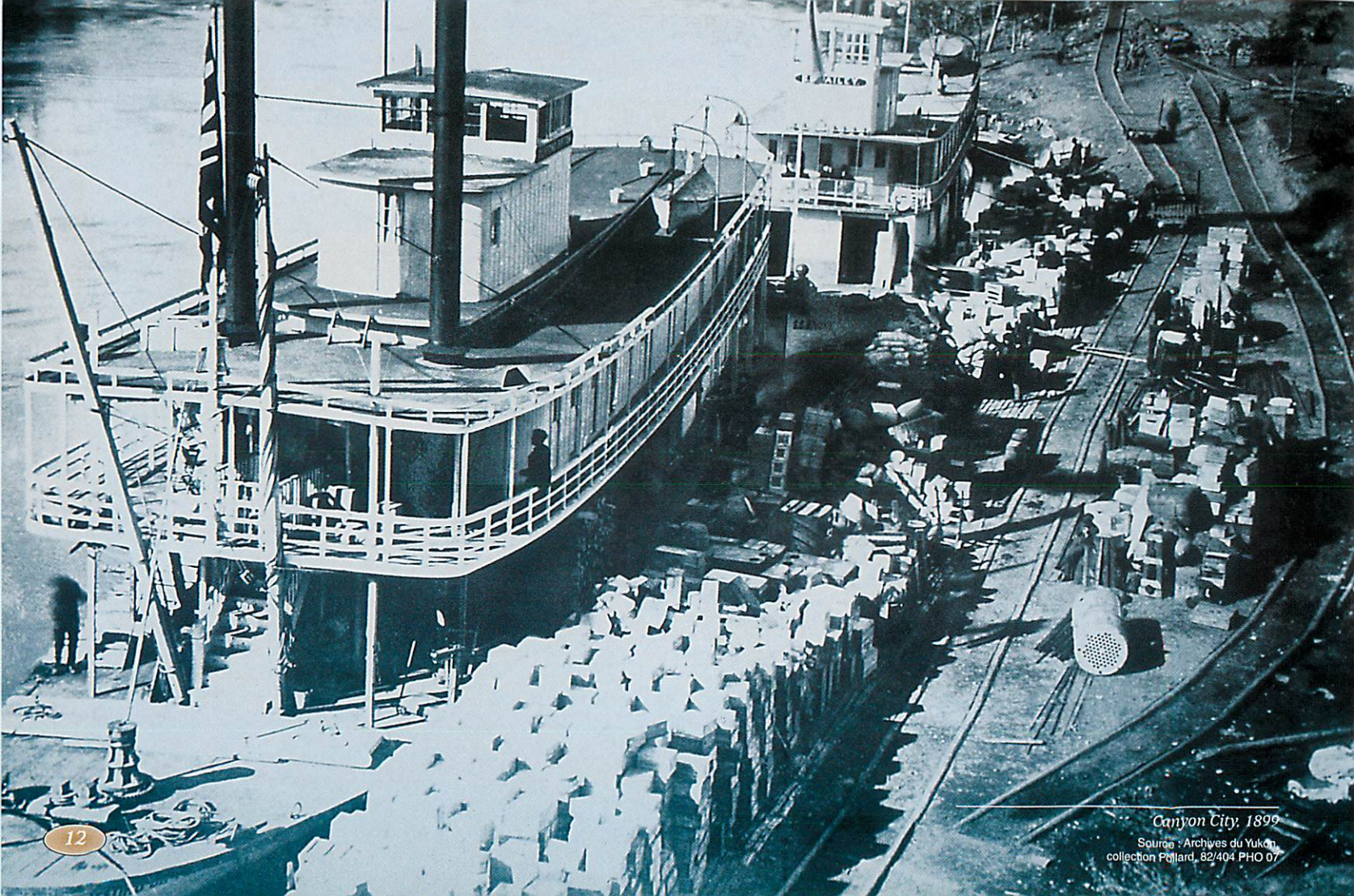


Durant les quelques années suivantes, le nombre de prospecteurs venant au Yukon a augmenté lentement, mais régulièrement. En 1884, près de 300 prospecteurs avaient franchi le col Chilkoot en vue d'explorer les affluents du fleuve Yukon et de voir si leurs graviers contenaient de l'or.

En 1883, le lieutenant Frederick Swatka de l'armée américaine a dirigé un voyage de reconnaissance au Yukon, la première expédition organisée passant par le col Chilkoot jusqu'au cours supérieur du fleuve Yukon. Quand il a traversé le canyon, Swatka a remarqué que les Autochtones et les prospecteurs empruntaient déjà un sentier de portage bien battu sur la rive est du fleuve, où des troncs d'arbres abattus étaient posés sur le sentier pour servir de patins de glissement pour les embarcations et l'équipement.

Source de la photo ci-dessus : Swatka 1893:201





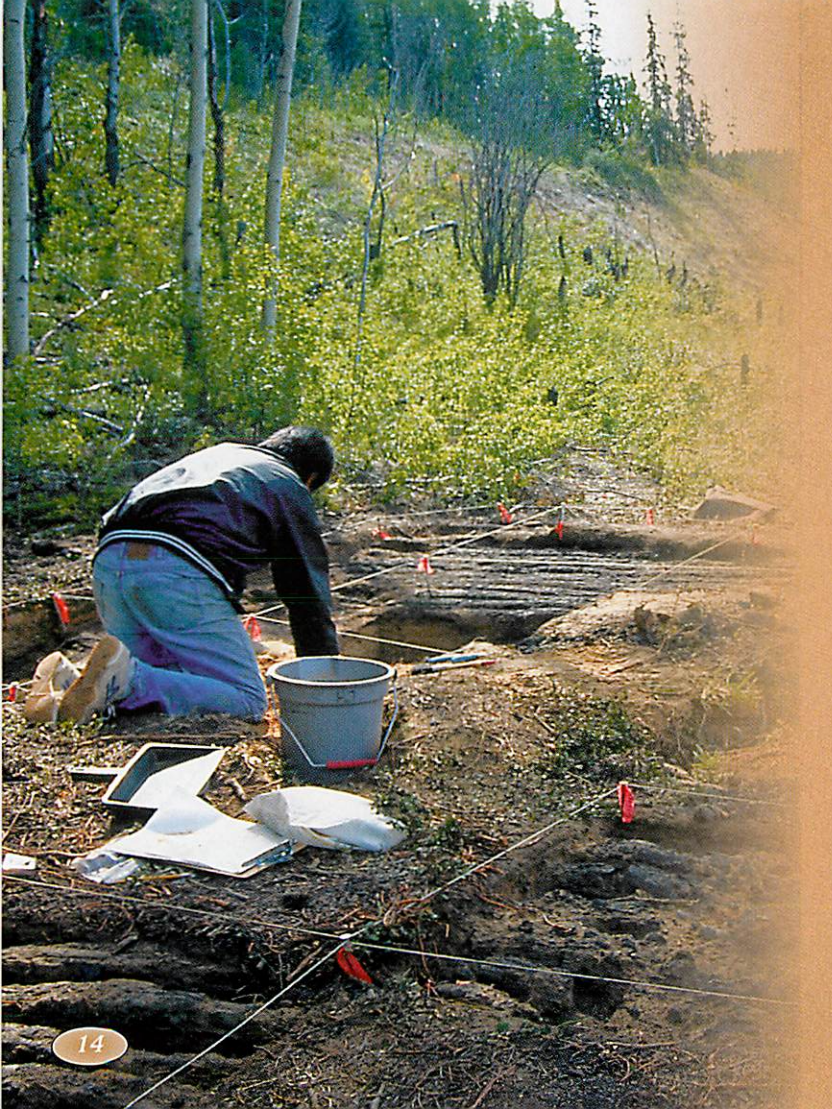
L'expédition au Yukon de 1887

VERS LA FIN DU XIX^e SIÈCLE, LE COURS SUPÉRIEUR DU FLEUVE YUKON appartenait géographiquement aux Territoires du Nord-Ouest du Canada, mais la région restait pratiquement inconnue des Canadiens. La plupart des premiers prospecteurs et commerçants étaient Américains et, après le voyage d'exploration du fleuve effectué en 1883 par Schwatka et ses militaires américains, le Yukon subissait de plus en plus l'influence des États-Unis. Telle était la scène quand le gouvernement canadien au pouvoir à l'époque a parrainé une expédition au Yukon en 1887, sous la direction de George M. Dawson. Géologue de profession, Dawson possédait un sens aigu d'observation et montrait un penchant naturel pour l'ethnographie. Son rapport sur l'expédition, déposé en 1889, présentait un exposé détaillé de l'histoire naturelle du district et un aperçu intéressant des us et coutumes des Autochtones. Le rapport demeure aujourd'hui l'une des pierres angulaires de l'exploration du Yukon. George Dawson a exploré et tracé sur carte les zones les plus éloignées et les plus sauvages du district et, en 1887, il prédisait à son ami William Ogilvie qu'un jour quelqu'un découvrirait de l'or au Yukon et ce serait «l'une des plus grandes ruées au monde». George Dawson a traversé le canyon Miles vers la fin de l'été 1887 et a signalé les sentiers et les chemins de portage contournant les rapides et construits par les Autochtones et les premiers prospecteurs.



Norman Macaulay

NORMAN MACAULAY ÉTAIT L'UN DES PREMIERS ENTREPRENEURS d'envergure au Yukon. Natif de Victoria, Macaulay a exploité le poste de traite à Dyea avant de déménager au Yukon en 1897. Sur place, Macaulay a tôt fait de réaliser qu'il pouvait gagner davantage d'argent en fournissant des services aux prospecteurs qu'en cherchant de l'or. Il a donc commencé à offrir aux voyageurs nourriture, alcool et hébergement, ainsi qu'un transit en toute sécurité au delà des rapides White Horse. Son exploitation à Canyon City a connu un tel succès qu'il s'est bientôt mis à parler de construire un chemin de fer à voie étroite. Il se peut que ces propos n'aient été qu'un autre moyen d'augmenter la valeur de ses propriétés. En août 1899, Macaulay a ramassé une bonne cagnotte quand il a vendu l'exploitation entière de Canyon City à un agent de la White Pass & Yukon Corporation pour une somme qui, selon la rumeur publique, s'élevait à 185 000 \$. Il a investi sa nouvelle fortune cinq milles en aval dans la nouvelle ville de Whitehorse, où il a construit un grand hôtel et un saloon qu'il a exploités pendant plusieurs années. Selon diverses sources, Norman Macaulay a aussi été propriétaire d'une scierie, d'une renardière et de plusieurs relais. Il a géré l'hôtel Royal Alexander à Dawson City et est cité comme propriétaire d'un hôtel et d'un saloon à Mayo en 1914-1915. Il a quitté le territoire peu de temps après cette période et est mort en 1919 à l'âge de 50 ans à Port Townsend, dans l'État du Washington.



L'âge d'or de Canyon City

Avec la découverte de l'or au Klondike en 1896, le nombre de voyageurs qui traversaient le col Chilkoot et descendaient le fleuve Yukon a augmenté de façon spectaculaire. Vers la fin de 1897, de dizaines de milliers de chercheurs d'or étaient en route pour le Klondike via le fleuve Yukon.

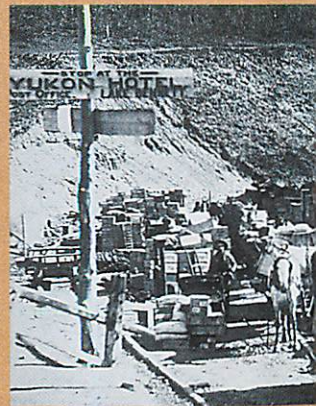
À l'automne de 1897, Norman Macaulay, un commerçant de Victoria âgé de 28 ans, est déménagé de Dyea au Yukon et a établi un relais-saloon à l'entrée d'un chemin de portage qui contournait le canyon Miles et les rapides White Horse. Macaulay avait prévu la marée humaine qui devait bientôt déferler sur le cours supérieur du fleuve Yukon et, durant l'hiver 1897-1898, il commença à construire une installation de tramway sur billes de bois sur la rive est du fleuve. L'installation n'était composée que de rails rudimentaires faits de billots locaux non usinés; néanmoins, le projet était d'une envergure monumentale selon les normes de l'époque. Sur une distance de cinq milles à travers des broussailles épaisses, on a débarrassé une piste, préparé une plate-forme de terrassement et posé des rails. L'exploit est encore plus remarquable si l'on considère qu'il a été accompli en seulement trois semaines par une équipe de dix-huit hommes qui ne travaillaient qu'avec des chevaux. De petites voitures sommaires, portées sur de lourdes roues en fonte, étaient tirées le long de cette simple voie, généralement par un seul cheval. Toutefois, il arrivait que deux chevaux soient attelés en tandem pour gravir des pentes raides ou tirer des charges particulièrement lourdes. Le tramway et le relais de Macaulay formaient le cœur de la petite communauté isolée de Canyon City.



Sam Steele

LE SURINTENDANT SAMUEL B. STEELE, MEMBRE NOTOIRE DE LA POLICE À cheval du Nord-Ouest durant la ruée vers l'or du Klondike, était renommé pour édicter ses propres lois chemin faisant. L'ensemble des règles qu'il a établies pour régir le canyon Miles a eu un effet marquant sur Canyon City.

Steele se trouvait sur place en mai 1898 à la débâcle du lac Bennett, moment qui a déclenché le départ de la vaste flottille de bateaux, rafiots et embarcations diverses sur lesquels prenaient place les prospecteurs qui avaient dû patienter tout l'hiver avant de se précipiter sur le Klondike. Dans le sillage de cette première ruée furieuse, Steele se rendit à Canyon City, où il a connu de première main les risques et périls que présentaient le canyon Miles et les rapides White Horse. Steele a immédiatement imposé une série de restrictions visant à contrôler la traversée du canyon et des rapides. Il déclara que seuls les barreurs qualifiés pourraient être autorisés à piloter leur embarcation à travers les rapides, que ni femmes ni enfants ne devaient y prendre place et que toutes les embarcations devaient avoir un franc-bord suffisant pour affronter les vagues en sécurité. Il nomma le caporal Edward Dixon en charge des opérations quotidiennes au canyon. Les restrictions mises en place par le surintendant Steele ont obligé la plupart des voyageurs à décharger leurs biens à Canyon City et à engager un barreur professionnel pour ce tronçon du voyage. Ces mesures ont sans contredit sauvé bien des vies et ont essentiellement assuré le succès de l'exploitation du tramway de Macaulay.



Puis, au printemps de 1898, la marée humaine a frappé. L'hiver précédent, des milliers d'aspirants chercheurs d'or venant des quatre coins du monde s'étaient rendus à Skagway et avaient effectué la pénible excursion de Dyea au lac Bennett via le col Chilkoot. Quand le surintendant Sam Steele de la Police à cheval du Nord-Ouest est arrivé au lac Bennett en février 1898, il a signalé que 7 000 hommes campaient sur le site et attendaient la débâcle printanière.

Et ce n'était que le début. Pendant cette première année frénétique de la ruée vers l'or du Klondike, plus de 28 000 hommes et femmes ont franchi le col Chilkoot et navigué sur le fleuve Yukon. Le canyon Miles et les rapides White Horse constituaient les obstacles principaux à la navigation. Des centaines de radeaux et d'embarcations de fortune ont péri dans ces eaux pendant les premières semaines de la ruée. Le tramway de Macaulay offrait une solution de rechange dans la pagaïlle qui régnait – et ainsi est né le village champignon de Canyon City.

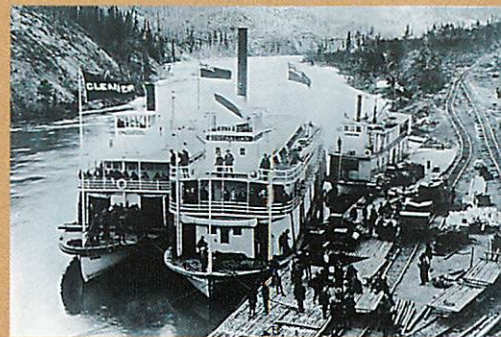


La société du tramway du canyon et des rapides White Horse transportait les marchandises et les petits bateaux au delà du canyon et des rapides pour la somme fabuleuse de 3 ¢ la livre et de 25 \$ le bateau. Au point culminant de son exploitation, les traminots embauchés par Macaulay travaillaient avec 23 chevaux vingt-quatre heures par jour et transportaient entre 70 et 90 tonnes de marchandises par jour.



Les bateaux à aubes

LES BATEAUX À AUBES ONT COMMENCÉ À NAVIGUER SUR LE COURS supérieur du fleuve Yukon dès 1898. L'hiver précédent, des chevaux avaient traîné les pièces nécessaires à la construction des premiers bateaux par delà le col Chilkoote. On compte au nombre de ces premiers vapeurs à aubes le Bellingham, le A.J. Goddard et le J.H. Kilbourne. Ces bateaux à vapeur étaient assemblés à Bennett, mais ils ne pouvaient pas naviguer plus loin que le canyon Miles sur le cours supérieur du fleuve Yukon. Avec maintes précautions, on aurait pu guider les bateaux à travers le canyon, mais cela aurait été un voyage à sens unique, car il était impossible de remonter le courant impétueux. Une autre flotte de bateaux à aubes desservait le fleuve en aval du canyon, naviguant de Whitehorse à Dawson, puis se rendant à St. Michaels, en Alaska. Les bateaux qui naviguaient sur le cours supérieur du fleuve étaient en général plus courts et plus étroits que ceux naviguant sur le cours inférieur et nombreux sont ceux qui n'avaient qu'une seule cheminée. Le voyage en bateau à aubes de Bennett à Dawson City pouvait être effectué en moins de cinq jours et coûtait 75 \$.



Ci-contre : Le M.V. Schwatka passant par le site de Canyon City.

Ci-dessus, source : Archives du Yukon, collection E.A. Hegg (Université de Washington), n° 2695

À gauche, source : Archives du Yukon, collection du musée MacBride, 3609





À l'été de 1898, Canyon City s'enorgueillissait d'un hôtel, d'un saloon, d'un restaurant, d'un magasin, d'écuries, d'un atelier d'usinage, d'un poste de la Police à cheval du Nord-Ouest, de cabanes et de nombreuses tentes. Peu de gens y restaient longtemps – après tout, leur destination ultime était les champs aurifères du Klondike. Néanmoins, Canyon City était l'un des endroits les plus animés du Yukon. Tous les jours, des centaines de personnes effectuaient le voyage qui leur permettait de contourner le canyon et les rapides, alors que des centaines d'autres attendaient leur tour et tuaient le temps au saloon en jouant aux cartes et en débitant des histoires sur les périples de leur voyage.

En 1899, Macaulay connaissait un tel succès avec son tramway qu'il a émis le projet de convertir ce dernier en chemin de fer à voie étroite. Mais le projet s'avéra être une course contre le temps : un compatriote de Victoria, homme d'affaires du nom de John Hepburn, avait construit un tramway concurrent sur la rive opposée du fleuve pendant l'été 1898. Toutefois, l'entreprise de Hepburn n'a été que de courte durée car Macaulay a acheté l'entreprise concurrentielle en juin pour la somme de 60 000 \$ dit-on et il a exploité les deux tramways pendant un certain temps.

Entre-temps, la construction du chemin de fer de la White Pass & Yukon Route, de la côte alaskienne jusqu'au pied des rapides White Horse, était presque terminée. Commencé à Skagway en mai 1898, le chemin de fer atteignait le lac Bennett le 6 juillet 1899. La société White Pass & Yukon Corporation voulait avoir le contrôle exclusif de la route menant au Klondike et, en août 1899, achetait les deux tramways de Macaulay pour la somme à l'époque exorbitante de 185 000 \$.

En juin 1900, on acheva la dernière liaison ferroviaire entre Caribou Crossing et le site de la nouvelle ville de Whitehorse. Ceci a marqué l'arrêt des beaux jours du tramway : en quelques années, Canyon City fut abandonné et le village fut relégué aux pages de l'histoire du Yukon, n'ayant existé que pendant les quelques années de pointe de la ruée vers l'or du Klondike.

Après la ruée vers l'or

Il n'existe que très peu de renseignements sur Canyon City après la fin de l'exploitation des tramways en 1900. La petite cité-entreprise fondée sur le seul transport contournant le canyon s'est rapidement délabrée. Avec la construction du chemin de fer de la White Pass, rien n'incitait les gens à y rester.

Aucun registre n'existe décrivant l'abandon de Canyon City. Certaines annales indiquent que le village a été fermé immédiatement après l'établissement de la liaison ferroviaire entre Whitehorse et Skagway. Toutefois, les dossiers administratifs quotidiens de la Police à cheval du Nord-Ouest indiquent que le détachement de Canyon City était encore actif au moins jusqu'en octobre 1901. Selon ces dossiers, il semble qu'on utilisait encore le tramway pour transporter des marchandises au delà du canyon et des rapides bien après l'arrivée du chemin de fer à Whitehorse.



À droite : Des embarcations attendent d'être déchargées à Canyon City

Ci-dessus, source : Archives du Yukon, collection E. A. Hegg, n° 2583

À droite, source : Archives du Yukon, collection de la Bibliothèque publique de Vancouver, n° 1996



La cabane est

EN 1995, DES TESTS D'EXCAVATION À LA PELLE EFFECTUÉS À L'EXTRÉMITÉ est du site, près de la base de la pente, ont mis à jour les vestiges d'une petite cabane en rondins, complètement détruite par le feu, et dont la présence était jusqu'alors inconnue. Bien que l'incendie ait probablement été un désastre pour les habitants de l'époque, il a fait la joie des archéologues, qui y ont trouvé toutes les traces de la vie quotidienne à Canyon City captées par les flammes. Bien que carbonisés, ou fondus et déformés, les artefacts ont néanmoins été suffisamment préservés pour permettre la reconstitution d'un moment de l'histoire de la ruée vers l'or.

Les fouilles de la cabane ont mis à jour divers articles personnels et de maison, dont de la vaisselle en étain, des boutons de pantalons Levi-Strauss, des boutons de chemises en nacre, une épingle à cheveux, une bouteille de colorant capillaire et de la quincaillerie d'ameublement. L'absence d'articles exotiques ou de luxe complète l'image de la nature ordinaire ou utilitaire de la vie quotidienne à Canyon City durant la ruée vers l'or.

Peut-être la seule extravagance était la construction de la cabane même, puisqu'il semble que tous les autres résidents de Canyon City habitaient dans des tentes en toile. Depuis la découverte des vestiges carbonisés, on a trouvé une photo d'archives montrant la cabane, construite sur une grande plateforme et entourée d'une clôture en bois. Toute cette évidence suggère que le propriétaire de la cabane était un personnage important à Canyon City – un contremaître, un chef de groupe, voire le propriétaire même du tramway, Norman Macaulay.



À gauche : Henry Taylor et Jerry Taylor, aides-archéologues kwanlin dun, exhument les vestiges bien préservés de la cabane effondrée à l'extrémité est de Canyon City.

Ci-dessus : Des articles domestiques, tels que ces bouteilles et boîtes de conserve brûlées durant l'incendie de la cabane, sont maintenant des artefacts importants.

Les bateaux à aubes et diverses embarcations ont continué à arrêter à Canyon City pour y être inspectés et recevoir leur autorisation de sécurité même après que la liaison ferroviaire à Whitehorse a été terminée. En 1900, il semble qu'il était courant de voir des bateaux à aubes, tels que le *S.S. Olive May*, le *S.S. Kilbourne*, le *S. S. Nora* et le *S.S. Clifford Sifton*, à quai à Canyon City, débarquant passagers et marchandises, ainsi que d'autres embarcations de transport de marchandises en route vers Whitehorse, Dawson ou d'autres postes de traite tels Lower Laberge et Big Salmon. Les registres n'indiquent pas quand le poste de la Police à cheval du Nord-Ouest à Canyon City a été fermé, ni la date à laquelle le village a été finalement abandonné.

Les fouilles archéologiques au site révèlent que la plupart des structures principales à Canyon City ont été démontées et enlevées, probablement pour les transporter à la nouvelle ville de Whitehorse. La seule exception reste la petite cabane à l'extrémité est du site.

Il y a évidence qu'au moins une famille autochtone est retournée habiter Canyon City après la ruée vers l'or. Un article du journal *Whitehorse Star* en 1906 mentionnait que M^{me} John, une femme autochtone âgée, est morte dans sa maison à Canyon City et que sa dépouille a été transportée par traîneau à chiens pour être inhumée au lac Marsh. Outre cette mention intéressante, il y a peu d'autres preuves d'occupation à Canyon City pendant le XX^e siècle. La construction d'un dispositif de régulation des eaux à la décharge du lac Marsh en 1925 a probablement causé l'effondrement des exploitations de pêche autochtones sur le cours supérieur du fleuve Yukon. Des entrevues avec des aînés locaux effectuées par la première nation Kwanlin Dun ont révélé que le tronçon du fleuve Yukon en amont du canyon Miles restait une région riche en ressources pour les gens, mais on ne trouve que peu de renseignements propres à Canyon City ou à la pêche au saumon dans la région après la ruée vers l'or.



L'atelier d'usinage

L'ATELIER D'USINAGE OU LA FORGE ÉTAIT PROBABLEMENT L'UN DES établissements les plus importants à Canyon City, mais il n'existe pourtant aucune mention d'un tel atelier dans les écrits historiques du village.

Découvert à la suite de fouilles effectuées à la pelle, presque dissimulé vers l'arrière de l'emplacement, l'atelier contenait des pièces d'une petite forge, une grande quantité de coke et de scories, des ciseaux rouillés et des outils de fabrication artisanale, ainsi que des milliers de petites pièces en fer, le tout constituant une relique des activités d'usinage jadis effectuées de façon intensive. Des centaines de fragments de clous pour fers à cheval, un fer à bovin et un fer à cheval nous indiquent que c'était là le lieu de travail du maréchal-ferrant, qui s'assurait que les sabots des bêtes de somme étaient bien ferrés.

De nombreux artefacts trouvés au site de l'atelier indiquent que le recyclage de matériaux pour d'autres utilisations était une pratique courante et que si l'on avait besoin de pièces de remplacement ou d'outils spéciaux, il fallait les fabriquer sur place. Vivant loin des centres d'approvisionnement, les anciens habitants de Canyon City étaient des modèles d'économie, d'innovation et d'autonomie.



L'hôtel et le saloon Canyon

AUJOURD'HUI, IL NE RESTE DE L'HÔTEL-SALOON PROSPÈRE DE CANYON CITY que quelques bermes peu élevées, tellement enfouies dans le sol qu'elles sont pratiquement invisibles. C'était ici que des milliers de prospecteurs pleins d'espoir se désaltéraient, se sustentaient et reprenaient des forces avant de poursuivre leur odyssée vers les champs aurifères du Klondike.

Les fouilles archéologiques ont mis à jour les vestiges des festivités d'antan au relais : les milliers d'éclats de bouteilles d'alcool et de bière et de capsules en papier de plomb font foi de l'énorme quantité d'alcool qui y était consommé ainsi que des marques les plus populaires. Il semble que le rye et le scotch, vendus à 50 ¢ le verre, aient été les libations de prédilection. Des jetons de poker, des pépites d'or et des pièces de monnaie étaient les mises courantes aux jeux de hasard de l'époque; de nos jours, la chance a également souri aux archéologues quand ils ont retrouvé les pièces qui étaient tombées entre les lames du plancher. Des repas simples, basés en grande partie sur des produits en conserve, étaient servis au relais. Grâce à la négligence de certains clients, les archéologues ont également retrouvé des ustensiles, des verres et de la vaisselle émaillée.



À droite : Des jetons de poker qui étaient tombés entre les lames du plancher du saloon ont été retrouvés cent ans plus tard.



Le terminus du tramway

LA VOIE DE PASSAGE DU TRAMWAY DE MACAULAY S'ÉTENDAIT SUR UNE distance de 5,5 milles et se terminait environ là où le pont Robert-Campbell se trouve aujourd'hui. À la fin de cette voie de passage, les bateaux à vapeur se mettaient à quai, les marchandises transportées par tramway étaient rechargées et les bateaux reprenaient le voyage vers Dawson City. À l'époque, la ville de Whitehorse n'était pas encore établie et Canyon City était la localité principale dans la région.

La situation allait bientôt changer avec la construction de la liaison ferroviaire avec Skagway et la décision de la société White Pass & Yukon Route de terminer son chemin de fer sur la rive

ouest du fleuve aux pieds des rapides White Horse. La société a rapidement arpenté le site de la ville en octobre 1899 et l'a nommé Closeleigh en l'honneur des frères Close en Angleterre, qui étaient les investisseurs principaux de la société du chemin de fer. Il est vite devenu évident que Closeleigh serait la nouvelle plaque tournante du transport

dans la région. À l'insistance du commissaire William Ogilvie, le nom de la nouvelle ville champignon a été changé pour White Horse.



Ci-dessus : Le quai de débarquement de White Horse, situé au terminus du tramway, près du site actuel de l'école F.-H.-Collins.

Source : H.C. Barley, Archives du Yukon, collection du musée MacBride, 4114

Ci-contre : Andrea Hoyt et Kerry Huff partagent la joie de la découverte d'un outil de pierre à Canyon City.





Cent ans plus tard

Cent ans après sa création, le site établi par Norman Macaulay, qui avait été le premier à reconnaître le potentiel économique d'une route contournant l'infâme canyon Miles et les rapides White Horse, connaît un retour d'activités trépidantes. Pendant deux mois chaque été, des archéologues et des étudiants arrivent à Canyon City, établissent des lignes de quadrillage, découvrent et mesurent les contours des bâtiments et creusent des carrés parfaits dans le sol.

Ils fouillent le passé pour tenter de découvrir l'histoire non documentée de Canyon City et les moindres détails de la vie d'un village du temps de la ruée vers l'or qui a échappé au regard scrutateur des historiens et des auteurs. Révélateurs, ces détails nous parlent des circonstances de vie des simples citoyens et citoyennes qui ont marqué notre histoire. De quoi se nourrissaient-ils, comment occupaient-ils leurs soirées, qu'est-ce qui les motivait à rester ici, ou à quitter le Yukon? Et qu'en est-il des temps précédant la ruée vers l'or? Les chasseurs et les pêcheurs autochtones s'arrêtaient souvent sur ce site – pourquoi? Comment pouvons-nous expliquer les traces qu'ils ont laissées?



Ci-dessus : La monnaie de la ruée vers l'or – diverses pièces de monnaie canadienne et américaine ont été trouvées à Canyon City et au moins un voyageur malchanceux y a perdu une pépite d'or. De gauche à droite, une pièce de cinquante cents américains; une Bank of Upper Canada de 1854; une pièce de dix cents canadiens de 1891 et une pépite d'or.

L'un des aspects les plus intéressants de l'archéologie de Canyon City est l'absence d'exploitation ou de réutilisation du site pendant les cent dernières années. De nombreux artefacts se trouvent là où ils ont été abandonnés il y a près d'un siècle. Les boîtes en fer-blanc et les bouteilles brisées éparpillées près de l'emplacement du relais sont celles qui ont été utilisées, puis jetées par les prospecteurs de l'époque.

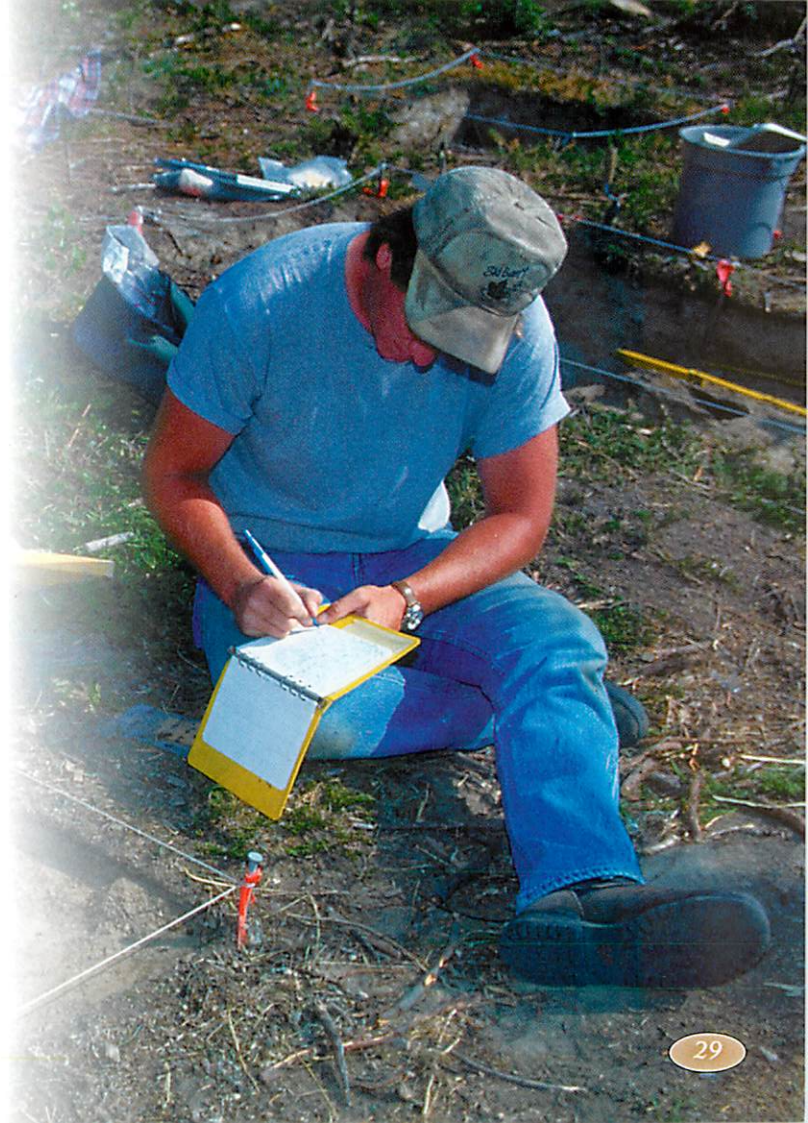
Aux yeux d'un archéologue, Canyon City est un instantané photographique du passé : le site permet d'entrevoir un volet de la ruée vers l'or du Klondike figé dans le temps. Et sous ces couches historiques se trouvent les traces des

occupations précédentes – les camps de pêche et de chasse des premières nations.

Aujourd'hui, Canyon City est une destination populaire, tant pour les randonnées pédestres, la pêche et les visites de sites historiques. Depuis le début du programme d'interprétation du patrimoine en 1994, plus de 5 000 personnes ont visité le site – écho lointain de la ruée d'il y a cent ans.



Ci-dessus : Ces grands grattoirs de peaux servaient à travailler le cuir à Canyon City.



Le poste de la Police à cheval du Nord-Ouest

L'UN DES BUTS PRINCIPAUX DU PROJET ARCHÉOLOGIQUE À CANYON CITY était de rechercher des renseignements sur les anciennes structures et caractéristiques du site et de mettre en lumière, grâce aux vestiges découverts, la façon dont les gens vivaient durant la ruée vers l'or dans des villages tels que Canyon City. Les fouilles effectuées au poste de la Police à cheval du Nord-Ouest ont jeté une lumière précieuse sur les deux questions. Des fouilles effectuées soigneusement à la truelle ont exposé les vestiges du plancher et du seuil en rondins du poste, révélant du fait même que le petit bâtiment comprenait trois pièces. Des documents d'archives signalent que ces pièces servaient respectivement de prison, de station de télégraphie et de pièce d'habitation pour les deux officiers en poste à Canyon City, qui prenaient leur repas au relais. Bien qu'aucun artefact d'usage ménager n'ait été trouvé, un dispositif servant à astiquer les boutons en laiton, trouvé sous les vestiges du bâtiment, révèle que les officiers avaient conservé leur esprit de décorum même dans les postes éloignés du Yukon. Les fouilles ont également révélé que le bâtiment a été détruit par le feu quelque temps après avoir été abandonné; à certains endroits, seule une coloration rouge du sol marque l'emplacement du poste.



À gauche : Henry Taylor documente les faibles traces des lames de plancher brûlées du poste de la P.C.N.-O.

Ci-dessus : Divers artefacts du poste de la P.C.N.-O. L'objet étrange au haut de la photo est un dispositif servant à astiquer les boutons en laiton.

L'amoncellement de boîtes de conserve à Canyon City

DES MILLIERS DE BOÎTES DE CONSERVE ROUILLÉES JONCHENT LE SOL entre les pins de Murray et les épinettes blanches derrière l'hôtel-saloon de Canyon City. Pour la plupart des gens, ces vieilles boîtes de conserve ne présentent que peu d'attraits, mais nous pouvons voir des différences remarquables entre les boîtes modernes et celles du temps de la ruée.

Au tournant du siècle, les boîtes étaient soudées avec du plomb, les aliments à conserver étaient chauffés jusqu'au point d'ébullition, puis un couvercle en métal était soudé en place pour sceller hermétiquement le contenant. Ces premiers contenants étaient hermétiques, mais les aliments qu'ils contenaient étaient en contact constant avec le fer-blanc et la soudure de plomb. Les conserves d'aujourd'hui ont une mince couche caoutchoutée et sont scellées sous vide.

L'abondance de boîtes de conserve à Canyon City montre comment les résidents dépendaient des aliments importés pour leurs repas quotidiens. Quelques os de gibier, comme des os d'orignal ou de caribou, ont été trouvés au site, mais il semble que les viandes de bœuf et de porc importées étaient beaucoup plus courantes. Fait curieux, un os trouvé à Canyon City provenait d'une chèvre domestique!





Une renardière?

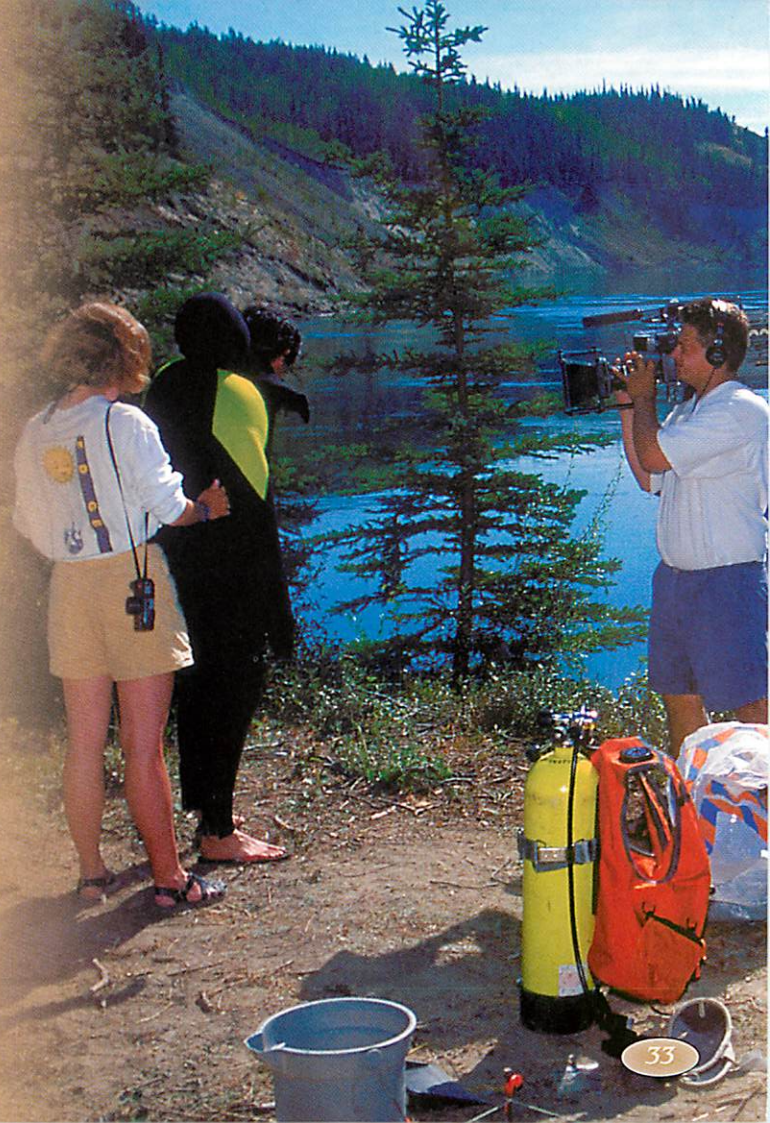
L'UN DES MYSTÈRES INEXPLIQUÉS DE CANYON CITY RESTE LA SÉRIE d'enclos en treillage métallique situés parmi les arbres à l'extrémité est du site. Il se peut que la présence d'enclos, qui comprennent des enceintes bordées de rondins sous le niveau du sol, soit liée aux activités d'élevage de renards qui étaient courantes dans le sud du Yukon dans les années 1910 et 1920. On comptait 17 renardières connues dans la région de Whitehorse à l'époque. Après 1920, l'élevage du renard a été généralement remplacé par l'élevage du vison, jusque dans les années 1930. Si la présente interprétation est juste, la construction des enclos en treillage métallique aurait été effectuée après la ruée vers l'or et constitue la seule réutilisation importante du site depuis ce temps.

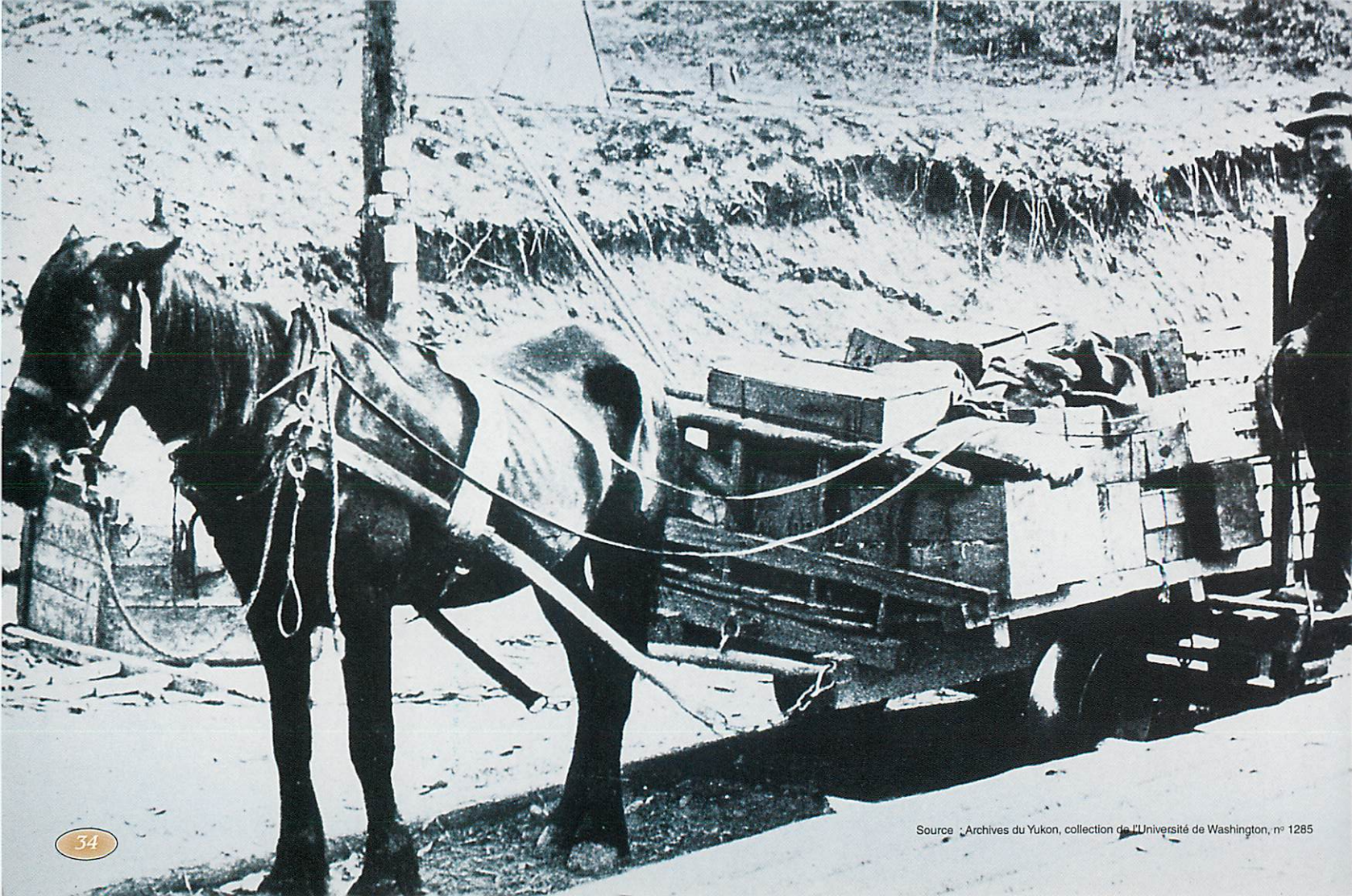
Découvertes de vestiges immergés

LES RIVES HISTORIQUES DE CANYON CITY ONT SUBI UN CHANGEMENT radical quand le barrage hydroélectrique de Whitehorse a été construit en 1959 et que le niveau de l'eau a remonté de 2,5 à 4 mètres. Des membres bénévoles de l'association de plongée sous-marine du Yukon ont effectué des fouilles de l'ancien rivage et ont signalé que de larges sections du quai et des tronçons de la voie de passage du tramway étaient encore visibles sous l'eau. Un nombre d'artefacts historiques de l'époque de la ruée vers l'or ont été collectés sur et sous le quai submergé. On a trouvé au nombre de ces artefacts, qui étaient exceptionnellement bien préservés par rapport à d'autres artefacts de même nature trouvés sur la terre ferme, plusieurs fourchettes, un bloc pour avirons, de nombreux tessons de céramique, de nombreux éclats de bouteilles et un nombre d'objets en laiton. Le quai même était fait en bois et en pierre – la pierre avait été péniblement extraite des affleurements de basalte qui se trouvaient à proximité.



Ci-dessus, source : Archives du Yukon, collection M. Marsh, 77/33 PHO 068 n° 87





Yukon
Tourisme
Direction du patrimoine



The Kwanlin Dün First Nation

