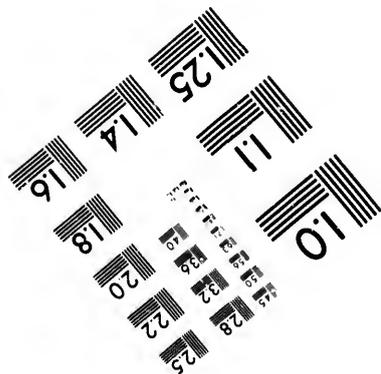
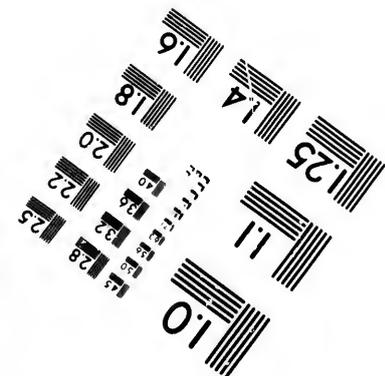
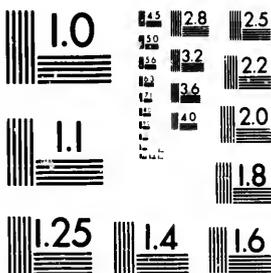


**IMAGE EVALUATION  
TEST TARGET (MT-3)**



**CIHM/ICMH  
Microfiche  
Series.**

**CIHM/ICMH  
Collection de  
microfiches.**



Technical Notes / Notes techniques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Physical features of this copy which may alter any of the images in the reproduction are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Certains défauts susceptibles de nuire à la qualité de la reproduction sont notés ci-dessous.

- |   |   |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Coloured covers/<br>Couvertures de couleur  | <input type="checkbox"/> Coloured pages/<br>Pages de couleur      |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/<br>Cartes géographiques en couleur  | <input type="checkbox"/> Coloured plates/<br>Planches en couleur  |
| <input type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/<br>Pages décolorées, tachetées ou piquées   | <input checked="" type="checkbox"/> Show through/<br>Transparence |
| <input type="checkbox"/> Tight binding (may cause shadows or<br>distortion along interior margin)/<br>Reliure serré (peut causer de l'ombre ou<br>de la distortion le long de la marge<br>intérieure) | <input type="checkbox"/> Pages damaged/<br>Pages endommagées      |
| <input checked="" type="checkbox"/> Additional comments/<br>Commentaires supplémentaires  | Couverture endommagée.  |
- 

Bibliographic Notes / Notes bibliographiques

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Only edition available/<br>Seule édition disponible         | <input type="checkbox"/> Pagination incorrect/<br>Erreurs de pagination     |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/<br>Relié avec d'autres documents | <input type="checkbox"/> Pages missing/<br>Des pages manquent               |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/<br>Le titre de couverture manque       | <input type="checkbox"/> Maps missing/<br>Des cartes géographiques manquent |
| <input type="checkbox"/> Plates missing/<br>Des planches manquent                    |   |
| <input type="checkbox"/> Additional comments/<br>Commentaires supplémentaires        |   |

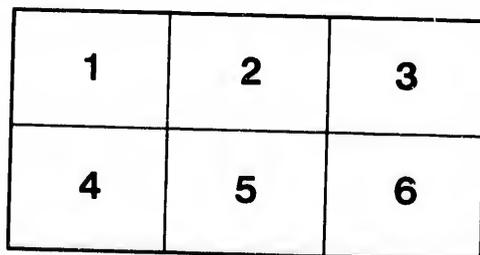
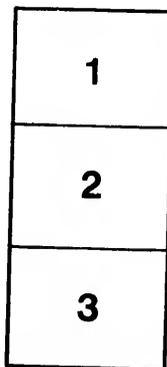
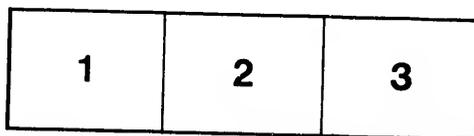
The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol → (meaning "CONTINUED"), or the symbol ▼ (meaning "END"), whichever applies.

The original copy was borrowed from, and filmed with, the kind consent of the following institution:

National Library of Canada

Maps or plates too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole → signifie "A SUIVRE", le symbole ▼ signifie "FIN".

L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de l'établissement prêteur suivant :

Bibliothèque nationale du Canada

Les cartes ou les planches trop grandes pour être reproduites en un seul cliché sont filmées à partir de l'angle supérieure gauche, de gauche à droite et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Le diagramme suivant illustre la méthode :



*J. Alfred Lalumière*  
1883

LE DETROIT

— ET LA —

BAIE D'HUDSON

PAR

G. F. BAILLAIRGE

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS AU CANADA

PRIX : 25 CENTIMS

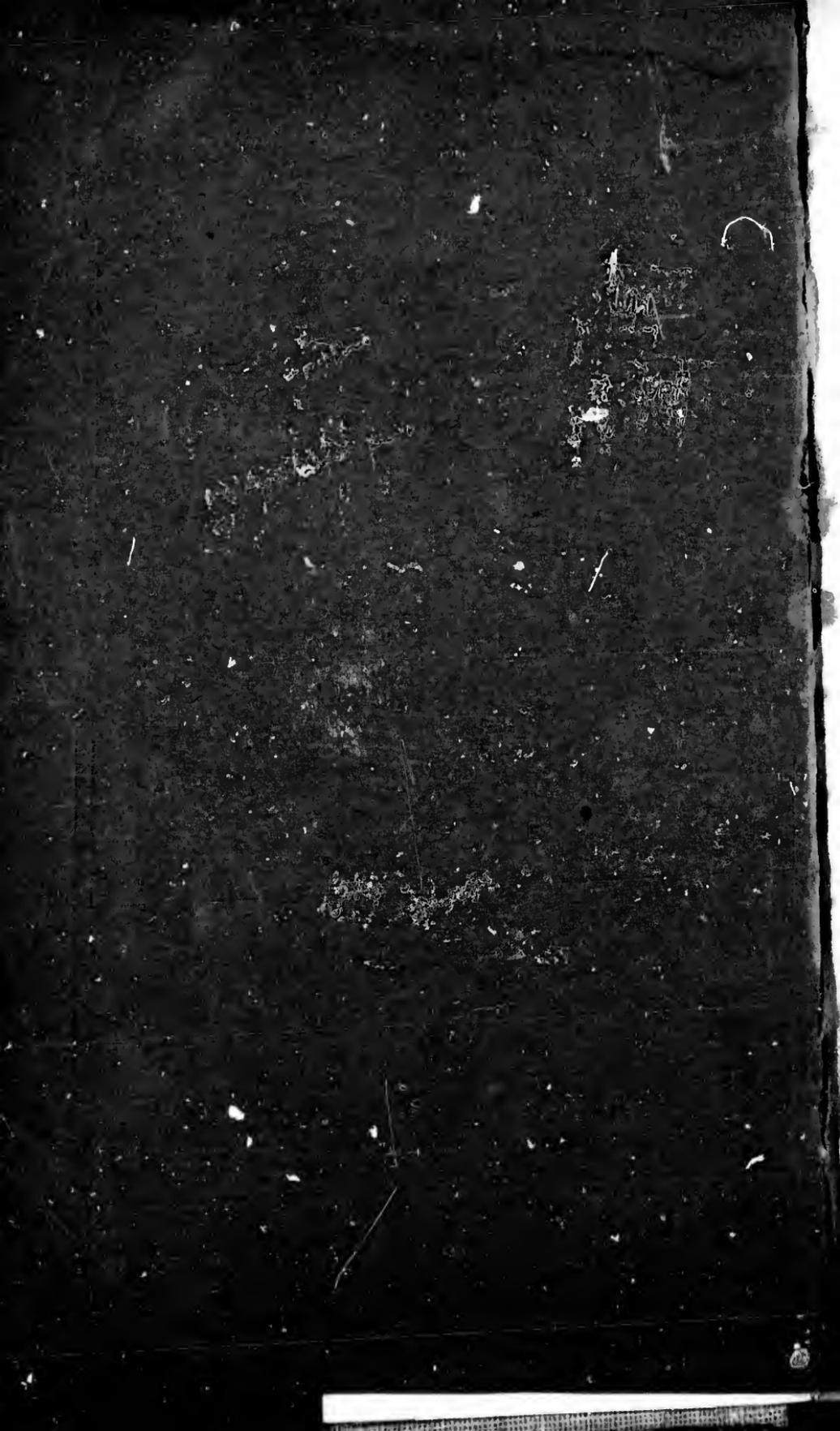
EN VENTE

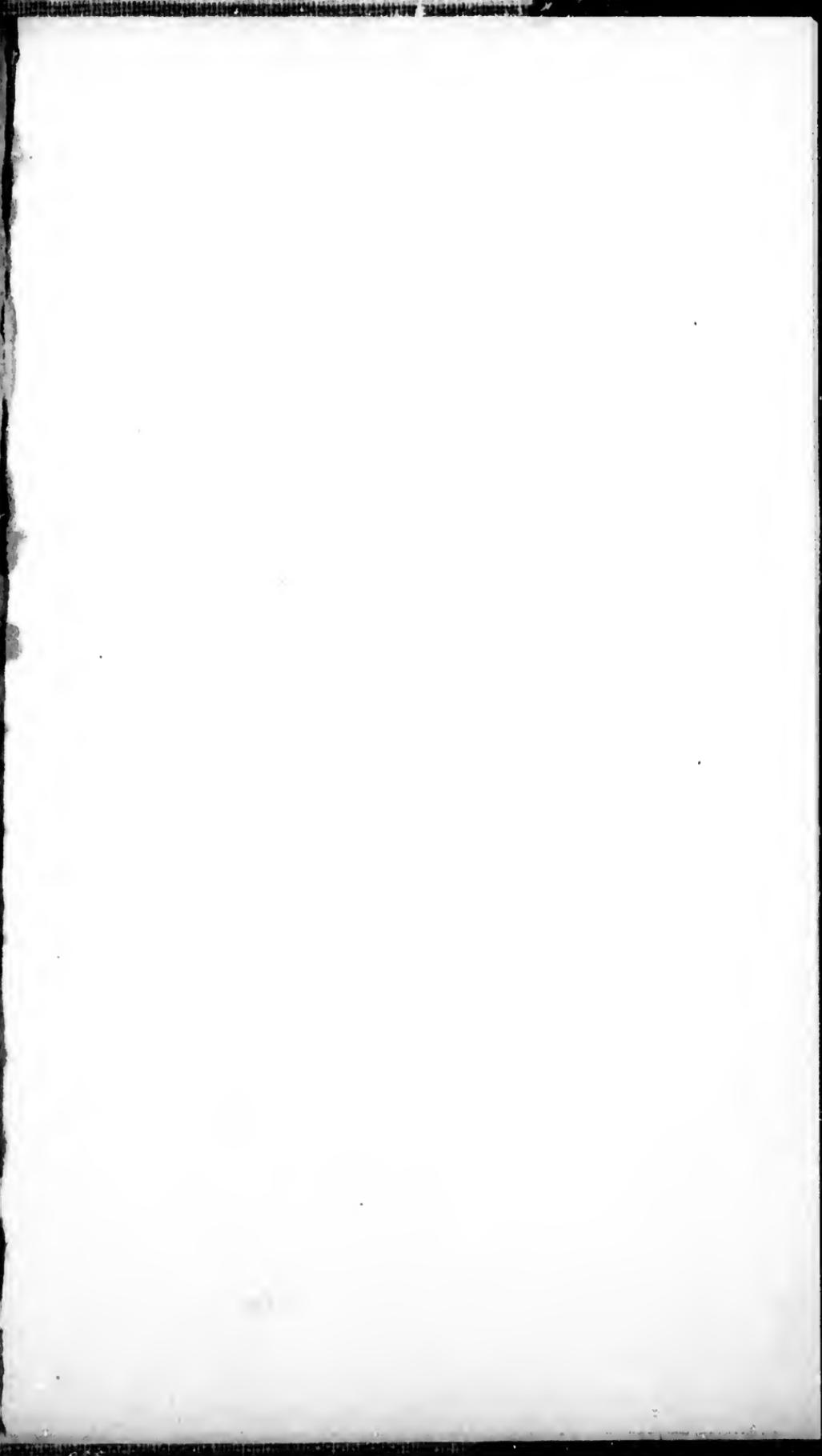
*Aux Bureaux de l'ETUDIANT et du COUVENT*

JOLIETTE, P. Q.

Tous droits réservés

1888.







*J. Alfred Proulx.*  
*1899.*

LE DETROIT

— ET LA —

BAIE D'HUDSON

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS AU CANADA

25  
**PRIX : ~~10~~ CENTINS**

EN VENTE

*Aux Bureaux de l'ETUDIANT et du COUVENT*

JOLIETTE, P. Q.

\_\_\_\_\_  
Tous droits réservés  
\_\_\_\_\_

1888. •

FC 3393

.42

B35

\* \* \*

n  
p  
l  
p  
n  
l  
c  
  
li  
c  
r  
  
r  
t  
d  
  
j

## PREFACE

---

Les Canadiens ne connaissent pas assez le Canada. La connaissance de la géographie de son pays fait cependant partie de ce que l'on doit à l'amour de sa patrie. Lorsqu'il s'agit des vieux pays, la connaissance de la géographie illumine le *passé* ; elle prépare en grande partie l'*avenir* au contraire lorsqu'il s'agit d'une vaste contrée jeune encore : c'est notre cas.

Le Canada renferme des millions et des millions à exploiter. Il faut savoir où est notre richesse, sinon les étrangers seront les premiers rendus, c'est du reste ce qui se fait déjà.

Le détroit et la baie d'Hudson font partie des régions inconnues qui mérite le plus d'attirer notre attention. Il y a là d'immenses magasins d'huile, de bois et d'ivoire !

Ayant préparé quelques articles sur ce sujet, j'ai demandé à mon fils de les publier dans son

journal l'*Étudiant* ; il me fit observer qu'il serait plus utile d'en faire une brochure ; c'est cette brochure qui paraît aujourd'hui.

Il ne s'agit point de chercher ici les fleurs de la littérature.

Nous avons visé surtout au côté pratique.

Quant aux renseignements donnés, ils sont exacts.

On parle aujourd'hui d'étendre les limites de la Province de Québec jusqu'à la baie d'Hudson : raison de plus pour s'instruire sur cette partie du pays et pour encourager la diffusion de cette brochure imprimée toute entière aux frais du Rédacteur de l'*Étudiant*.

# LE DETROIT

— ET LA —

# BAIE D'HUDSON

---

## I

### EXPEDITIONS A LA BAIE D'HUDSON

En 1884, 1885, 1886, un corps expéditionnaire sous la direction du lieut. A. R. Gordon, fut envoyé à bord d'un navire à vapeur, chaque année, par le gouvernement Fédéral, au détroit et à la baie d'Hudson, pour constater leur navigabilité pour les fins du commerce, pour y prendre des observations exactes et les renseignements nécessaires au sujet de la nature et de l'étendue des glaces, des vents et des courants prédomi-

nants, de la date où il serait possible d'y pénétrer dans le printemps ou d'en sortir en automne, et aussi relativement au climat, à la géologie, aux pêcheries et autres ressources des parages avoisinants.

Durant la première année, le lieut. Gordon choisit les postes d'observation, le long du détroit et de la baie d'Hudson, y érigea les bâtiments nécessaires, et y installa des observateurs qui prirent et enrégistrèrent, chaque année, les observations présentes, suivant le mode qui leur fut désigné.

Du 29 juillet au 14 août de la dernière année, on fit un relevé du havre de Churchill et du port Nelson, puis comme la clôture de la navigation approchait, on procéda du 8 au 30 septembre, au démontage des observatoires temporaires qui avaient été érigés, et au rembarquement des observateurs et du matériel avec les approvisionnements non utilisés aux divers postes. Le retour à Halifax eut lieu le 10 octobre suivant.

La dépense faite par l'Etat, pour ces trois expéditions, sous la direction du ministère de la

Marine, fut comme suit :

|                       |      |                     |
|-----------------------|------|---------------------|
| Expédition            | 1884 | 37.287.57           |
| “                     | 1885 | 53.938.40           |
| “                     | 1886 | 29.710.05           |
| Dépenses subséquentes | 1887 | 1.084.07            |
|                       |      | <u>\$122.020.09</u> |

Un rapport de chaque expédition fut transmis chaque année, par le lieut. Gordon au ministère de la Marine, par qui la publication en a été faite, ainsi que des cartes annexées à ces rapports.

---

## II

## PREMIERE EXPÉDITION

1884

## LE VAPEUR " NEPTUNE "

Le " Neptune," un navire en bois, appartenant à MM. Job Frères, de Saint-Jean de Terre-Neuve, fut affrété pour la première expédition, et fut manœuvré sous la direction du capitaine W. Sopp par un équipage de marins expérimentés.

Ce vaisseau avait été construit pour la pêche des phoques.

## OFFICIERS DE L'EXPÉDITION :

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| Géologue et médecin                | 1         |
| Observateurs                       | 8         |
| Photographe                        | 1         |
| Charpentiers                       | 2         |
| Manœuvres des postes d'observation | 12        |
| Total                              | <u>24</u> |

### III

## 2<sup>me</sup> et 3<sup>me</sup> EXPÉDITION

1885, 1886

### LE VAPEUR "ALERT"

Pour les expéditions de 1885, 1886, on se servit du navire à vapeur, à hélice, de Sa Majesté, le "Alert," d'environ 700 tonneaux, avec engins condenseurs à surface, de 50 forces de chevaux et d'une vitesse d'environ  $8\frac{1}{2}$  nœuds à l'heure, par un temps calme, ou d'une vitesse moyenne de 6 nœuds, en consommant 4 à 6 tonnes de charbon par jour. Au milieu des bancs de glace, on n'alluma qu'un feu et l'on eut une vitesse de 4 nœuds (1), en consommant 2 tonnes de charbon par jour.

Ce navire avait été reconstruit pour l'expédition Arctique de 1876, sous le commandement de Sir Georges Nares.

---

(1) Un nœud égale 15 m. 42 ou 47 pieds et demi.

ÉTAT MAJOR DE L'EXPÉDITION ET L'É- ET  
QUIPAGE DU NAVIRE

( 2me expédition )

1885

OFFICIERS DU NAVIRE :

1 Commandant ; 1 officier supérieur ; 1  
officier subalterne ; 1 mécanicien en chef ;  
1 mécanicien subalterne ; 1 charpentier ; 6

ÉQUIPAGE :

2 Maîtres d'équipage ; 12 marins ; 1 lam-  
piste ; 6 aide-mécaniciens ; 1 maître d'hôtel ;  
1 maître-cuisinier ; 2 sous-maîtres d'hôtel ;  
1 aide-cuisinier. 26

MEMBRES DE L'EXPÉDITION :

1 Géologue et médecin ; 1 assistant ; 5  
observateurs. 7

Manceuvres des postes d'observation 12  
L'éditeur du *Times Winnipeg*, délégué de  
la compagnie du chemin de fer projeté en-  
tre Winnipeg et la baie d'Hudson. 1

Total 52

ÉTAT MAJOR DE L'EXPÉDITION ET L'É-  
QUIPAGE DU NAVIRE

( 3me expédition )

1886

OFFICIERS DU NAVIRE

|                              |   |
|------------------------------|---|
| 1 commandant ; 1 capitaine ; |   |
| 3 seconds.                   | 5 |

ÉQUIPAGE :

|  |    |
|--|----|
| 1 maître d'équipage ; 20 marins ; 1 lam-<br>piste ; 2 mécaniciens ; 6 chauffeurs ; 2<br>graisseurs ; 5 maîtres d'hôtel et cuisiniers | 37 |
|--|----|

MEMBRES DE L'EXPÉDITION

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| 1 météorologue assistant : | 1         |
| Total                      | <u>43</u> |

---

IV

**OBSERVATIONS MÉTÉOROLOGIQUES**

1884

Des observations complètes furent prises à bord du navire pendant le voyage.

La comparaison qui suit, indique la différence qui existe entre le climat du détroit d'Hudson et de celui de Belle-Ile, l'une des stations météorologiques de l'État, sur la route des navires marchands entre Québec et l'Europe.

Pendant la première période, du 1er au 31 août, le "Neptune" se trouvait à la baie Nachvak, à 100 milles en bas de l'embouchure du détroit d'Hudson, le 1er août, et le 30 du même mois, il partait de l'île de Nottingham, en sorte qu'il a passé le mois d'août dans la région du détroit.

La table suivante est basée sur les registres météorologiques.

*Août*

|   | Détroit<br>de<br>Belle-Ile. | Détroit<br>d'Hudson. |
|---|-----------------------------|----------------------|
| Nombre de jours de brume  | 13                          | 6                    |
| Nombre approximatif d'heures de brume                                     | 220                         | 102                  |
| Jours où il a neigé   | 0                           | 4                    |
| Jours où il a plu   | 10                          | 8                    |
| Jours où le vent excédait 25 milles mais n'atteignait pas 40 m. à l'heure | 6                           | 5                    |
| Jours où le vent excédait 40 milles à l'heure                             | 2                           | 1                    |

La comparaison suivante pour septembre, est entre la Station No 1 au cap Chudleigh et Belle-Ile :

*Sept*

|  | Détroit<br>de<br>Belle-Ile. | Détroit<br>d'Hudson. |
|--|-----------------------------|----------------------|
| Nombre de jours de brume   | 7                           | 4                    |
| Nombre approximatif d'heures de brume                              | 82                          | 84                   |
| Jours où il a neigé  | 3                           | 8                    |
| Jours où il a plu  | 15                          | 6                    |
| Jours où la vélocité du vent était entre 25 et 40 milles par heure | 4                           | 5                    |
| Jours où la vélocité du vent était de 40 milles ou plus par heure  | 11                          | 3                    |

Les jours où il a neigé, comprennent aussi les jours où il a plu.

La température moyenne du mois au cap Chudleigh était de  $39^{\circ}$  pour août ; à Belle-Ile, de  $49^{\circ} 67'$  ; et celle du mois de septembre, était de  $32^{\circ} 76'$  au cap Chudleigh, et de  $43^{\circ} 1'$  à Belle-Ile.

(1) Voir annexe 30. rapport Marine et Pêcheries 1884, p. p. 192.200.

**TEMPERATURE MINIMUM MOYENNE****DÉTROIT D'HUDSON**

La température moyenne qui a été constatée chaque mois, ne laisse plus de doute sur l'impossibilité de naviguer sur le détroit, de novembre à avril inclusivement.

En mai, juin et juillet, le détroit contient une grande quantité de glace, et comme la température moyenne à l'extrémité Est du détroit est de 23 ° Far, en mai, ou 5 °  $\frac{1}{2}$  audessous du point de congélation de l'eau salée, la débâcle ne commence pas durant ce mois.

En juin et juillet, lorsque la température s'est élevée à 35 ° et à 40 ° respectivement, la glace devient cellulaire et fond rapidement.

Suivant les rapports des observateurs et l'expérience acquise, ce n'est qu'après partie du mois de juillet, que la fonte et la débâcle de

la glace sont suffisamment avancées, pour que l'on puisse naviguer sur le détroit pour les fins du commerce.

*Température Minimum Moyenne durant une année.*

Durant les premiers 6 mois de 1885 :

32.14 ° à -18.14 ° à Port Burwell, à l'extrémité est du détroit.

43.07 à 33.08 à Port de Boucherville, à l'extrémité ouest.

Durant les 4 mois subséquents, oct. compris, 1885 :

28.00 ° à 36.82 °, à l'extrémité est du détroit d'Hudson 17.59 ° à 45.23 ° à l'extrémité ouest du détroit d'Hudson.

Durant les 2 derniers mois de 1885 :

18.91 ° à -1.96 ° à l'extrémité est du détroit

8.06 ° à -14.73 ° à l'extrémité ouest du détroit

---

## VI

### GLACE

#### DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON

Il y a des banquises de glace en toutes saisons de l'année, dans le détroit d'Hudson, surtout près de la côte nord où l'on en a vu qui étaient échouées dans 80 à 100 brasses d'eau ; mais en août et septembre, il y a moins de glace, dans le détroit, qu'en tout autre temps de l'année.

Dans la baie et le détroit, il y a une grande quantité de jeune glace vive, azurée, jusqu'au commencement d'août ; son épaisseur varie de  $3\frac{3}{4}$  pieds au port Burwell, près de l'embouchure du détroit, à  $7\frac{1}{2}$  pieds près de l'île au Marbre, vers la côte ouest, au nord de la baie ; en juillet cette glace est ordinairement couverte par une croûte de neige aussi dure que la glace, d'une épaisseur de 18 à 24 pouces, mais elle devient cellulaire en peu de temps, et sa surface est parsemée de mares d'eau.

Vers le commencement de juillet, on rencontre de grands amas de vieille glace "arctique" très épaisse, celle-ci est le produit de plusieurs hivers, et mesure de 10 à 40 pieds d'épaisseur.

La quantité de glace qui traverse l'embouchure du détroit est énorme ; dans le printemps, elle forme quelquefois une barrière impénétrable, qui couvre une étendue de 50 à 100 milles, plus ou moins, entre l'embouchure du détroit et les eaux libres de l'océan.

---

## VII

### PÉRIODE DE LA NAVIGATION

#### DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON

On estime que la période de la navigation, pendant les années ordinaires, est limitée entre le 15 juillet et le 15 octobre, mais que des navires solidement construits, avec propulseurs, de petites dimensions et tirant peu d'eau, pourraient naviguer deux semaines plus tôt et autant plus tard.

La date moyenne de 116 arrivages consécutifs des navires de la compagnie de la baie d'Hudson à la Factorerie de York, a été le 4 de septembre. Parmi ces 116 arrivages, 48 étaient en août, le 6 août étant la date la moins avancée, et le 7 octobre, étant la date la plus reculée ; dans ce dernier cas le navire hiverna dans la baie.

Le facteur du poste de Churchill affirme que la glace dans la baie d'Hudson ne s'étend jamais assez loin du rivage pour que l'on ne puisse voir

l'eau libre. Il est reconnu maintenant que la baie est navigable de bonne heure en juin, ses eaux étant plus chaudes que celles du détroit.

Dans le détroit, la température de l'eau, à sa surface, a varié de  $32.6^{\circ}$  à  $33.3^{\circ}$  pendant le voyage en août et septembre 1884; tandis que dans la baie, elle était de  $41^{\circ}$  à Churchill, de  $39.7^{\circ}$  à 100 milles au nord-est de York, de  $39.4^{\circ}$  à l'île de Marbre, et de  $36^{\circ}$  à l'extrémité sud de l'île Mansfield, vers l'entrée N. E. de la baie d'Hudson. A Belle-Ile, la température de l'eau était de  $41.6^{\circ}$  le 25 juillet, et à l'entrée du détroit d'Hudson de  $34.70^{\circ}$ , le 4 août, la même année.

Août et septembre sont les deux mois pendant lesquels on peut naviguer sur le détroit d'Hudson avec le plus de sûreté et où l'on rencontre le moins de glace.

---

## VIII

### COURANTS DES MARÉES

Les courants des marées, dans le détroit d'Hudson, augmentent grandement les périls de la navigation. Ces courants ont une vitesse de trois à six nœuds à l'heure ; ils sont très rapides surtout à l'extrémité est du détroit, autour des îles Bulton, et à l'extrémité ouest près des îles Digges qui sont situées dans l'entrée de la baie d'Hudson. Un vaisseau luttant contre ces courants, au milieu des glaces flottantes, subirait de grandes avaries, ou courrait risque de sombrer.

C'est à cause de ces courants que le capitaine Coates, conseille aux navigateurs de ne pas tenter le passage du détroit d'Hudson, avant la première semaine de juillet, temps où la débâcle est suffisamment avancée pour qu'un navire puisse se frayer une route à travers les glaces sans danger.

---

**BOUSSOLES**

Une autre difficulté et celle-ci, dit le lieutenant Gordon, est la plus sérieuse que l'on puisse prévoir, c'est la perturbation de l'aiguille aimantée, surtout dans les parages dangereux, avoisinant l'île Digges.

On réussit ordinairement à doubler l'île Mansfield, au moyen de la sonde, mais il n'en est pas de même de l'île Digges où les navires sont exposés au danger de faire naufrage, à moins d'une vigilance continuelle jour et nuit, et en prenant toutes les précautions possibles.

L'inclinaison de l'aiguille est de  $86^{\circ}$  à l'île Digges à l'extrémité ouest du détroit d'Hudson où l'on approche du Pôle Magnétique. Cela indique une grande force verticale, pendant que la force horizontale s'approche du point où elle va disparaître. Dans la traversée, entre le Royaume-Uni et la baie d'Hudson, l'inclinaison augmente de  $67^{\circ}$  à  $87^{\circ}$  environ.

Le seul moyen de naviguer avec sûreté pendant le mauvais temps, est d'avoir recours constamment à la sonde, et d'être continuellement en vigie, parce que l'estimation de la route est très souvent loin d'être exacte.

---

RESSOURCES DE LA BAIE ET DU DETROIT  
D'HUDSON

## PECHERIES

Les poissons et mammifères que le commerce peut exploiter sont :

## 10 LA BALEINE FRANCHE

La baleine franche, *balaena mysticetus*, qui est la plus recherchée par les baleiniers, à cause du haut prix de ses fanons. Les baleines de cette espèce diminuent rapidement en nombre. Elles désertent les eaux de la baie comme elles ont déserté celle des régions plus au sud, parce qu'elles en sont chassées, non pas par nos compatriotes, mais par les habitants d'un Etat voisin.

On obtient de 20 à 40 tonnes d'huile d'une baleine de 50 à 60 pieds de longueur, suivant l'épaisseur du lard qui varie de 6 à 18 pouces.

Au prix que se vendent l'huile et les fanons, un seul de ces cétacés rapporterait \$18.000 !

## 20 LA BALEINE BLANCHE OU MARSOUIN

La baleine blanche, *beluga catodon*, la baleine par excellence de la baie d'Hudson. On en voit de grands troupeaux monter avec la marée, chaque jour dans les rivières Churchill, York et Nelson ; on les rencontre aussi dans le détroit.

De toutes les pêches qu'exploite la compagnie de la baie d'Hudson, celle-ci est la plus considérable. Le lard de ces mammifères pèse de 200 à 400 livres et produit une très belle huile. Chaque marsouin vaut à peu près \$100. En 1883, la compagnie en a pris environ 200 dans une seule marée à Churchill, et un nombre beaucoup plus considérable dans la baie d'Ungava. On les fait échouer sur les battures des anses où la marée monte de 10 à 25 pieds, ou plus, et où on les retient au moyen de rets à trappe, jusqu'à ce que l'eau disparaisse ; le marsouin reste alors à sec sur les rochers et le sable.

## 30 LE NARVAL. (1)

Le narval, *monodon monoceros* (2) ou l'*unicorne*, est un cétacé qui a beaucoup de lard pour sa grosseur. La corne du mâle mesure souvent jusqu'à 5 pieds de longueur, et comme elle est d'ivoire, elle se vend à un prix assez élevé. On voit ces cétacés assez fréquemment dans le détroit.

## 40 LE MORSE OU CHEVAL MARIN (3)

Le morse ou cheval marin ; *trichechus rosmarinus* que l'on trouve en troupeaux très nombreux, généralement à peu de distance du rivage, dans le détroit, et surtout dans la baie d'Hudson, au nord de l'île de Marbre, où la compagnie de la baie d'Hudson envoie de Churchill, chaque année, deux vaisseaux qui n'ont jamais manqué de se procurer, dans l'espace de quelques semaines, autant de lard, d'ivoire et de peaux qu'ils pouvaient en porter. En 1884, on a pris de vingt à trente de ces pinnipèdes dont la valeur s'élevait à \$ 7.000 ou plus.

(1) De l'allemand *Narwall* ; *nar*, nez, et *wall*, baleine.

(2) Du grec *monos* seul, et *Keras*, corne.

(3) On lui donne encore le nom de *vache marine* et d'*éléphant de mer*.

## 50 LES PHOCIDES

Les phocides *phocae*, de diverses espèces. Dans le détroit et la baie d'Hudson, on rencontre des phoques de presque toutes les familles, mais rarement en aussi grand nombre, au printemps, que sur les côtes de Terre-Neuve; les Esquimaux néanmoins en tuent beaucoup et en utilisent la chair pour leur nourriture et la peau pour leurs vêtements, leurs canots "Kayaks" et leurs huttes.

## 60 L'OURS POLAIRE

L'ours polaire *ursus maritimus*. Quoique ces animaux soient nombreux dans la région, 200 milles à l'ouest de la baie de Stupart, il est assez rare que l'on en rencontre avant le mois de juin. Ils s'aventurent alors sur les glaces flottantes, en recherche des phoques qu'ils capturent pendant qu'ils sont endormis. On ne connaît pas de cas où ils aient attaqué l'homme, malgré leur férocité réputée.

## 70 SAUMON ET TRUITE

Parmi les poissons, c'est le saumon et la trui-

te seulement que l'on exporte, quoique l'on pêche des poissons blancs d'une excellente qualité dans la rivière Nelson. La compagnie exploite à différents endroits, surtout à Ungava, les pêches au saumon et à la truite qui abondent dans presque tous les cours d'eau, où ils choisissent, de préférence, l'endroit où l'eau salée se mêle à l'eau douce.

#### 80 LA MORUE

La morue est très abondante dans toutes les anses sur la côte à l'est de la baie d'Ungava. Ailleurs, plus à l'ouest, dans le détroit et la baie d'Hudson, on n'en a pas trouvé jusqu'à présent.

---

**PECHE DE LA BALEINE****BAIE D'HUDSON**

Cette pêche est exploitée par les habitants des Etats-Unis, depuis plus de 40 ans, principalement dans le bassin de " Rowe's Welcome ", au nord de la baie d'Hudson. Les baleiniers particulièrement du Massachusetts et du Connecticut, partent ordinairement des ports de New-Bedford, M., et de New-London, C., en juillet, et se rendent à l'île de Marbre près de la côte N. O. de la baie d'Hudson où ils arrivent en septembre et passent l'hiver dans un port jusqu'au mois de juin suivant ; ils dégagent alors leurs vaisseaux de la glace en la sciant, croisent dans la baie pendant le mois de juillet, puis enfin, ils se dirigent au nord vers les emplacements de pêche, d'où ils reviennent vers le 1er septembre avec leurs cargaisons de lard et de fanons, dont l'on estime la valeur à plus d'un mil-

lon de piastres, pour une période de 25 ans, en prenant une moyenne de 10 baleines par année, et de \$4000 par baleine.

Suivant le rapport des commissaires des pêcheries des Etats-Unis, pour 1875-6, leurs baleiniers n'ont pas fait moins de cinquante voyages à la baie d'Hubson et en ont rapporté des cargaisons d'une valeur d'au moins \$1.371,000 ou en moyenne de \$27.240, par voyage, pendant les onze années antérieures à 1874.

La valeur totale seulement de l'huile obtenue et exportée de la région de la baie d'Hudson par la compagnie de la baie d'Hudson et les pêcheurs des Etats-Unis, en 1883, et estimée à \$150.000 ou à \$1.500.000 durant le cours des dix dernières années.

D'après le rapport de 1886 par le lieut. Gordon, le nombre de baleiniers expédiés de la Nouvelle-Angleterre à la baie d'Hudson et au golfe de Cumberland et leur cargaison moyenne, de 1846 à 1876, ont été comme suit :

113 vaisseaux ou de 4 à 5 par année pendant 25 ans.

14.3 barils de sperma-céti. Moyenne par année, chaque navire  
 496.0 barils d'huile de baleine " " " "  
 7,965.0 livres de fanons de bal. " " " "

La cargaison moyenne évaluée aux prix actuels, serait d'environ :

|  |                |
|--|----------------|
| 2 tonnes de sperma-céti                | \$ 400         |
| 62 " d'huile de baleine                | 6,800          |
| 3 $\frac{3}{4}$ " de fanons de baleine | 40,000         |
|  | <hr/> \$47,200 |

De 1884 à 1876, seize de ces baleiniers ont péri, mais si l'on considère que leur grandeur moyenne n'était que de 240 tonneaux, l'on verra que les profits réalisés ont été très grands.

A part la pêche de la baleine, ces baleiniers traitent, sans permis, avec les Esquimaux, pour les peaux de bœuf musqué et autres fourrures, en concurrence avec la compagnie de la baie d'Hudson qui paie les droits imposés par le tarif protecteur du Canada, sur tous les articles qu'elle importe pour le commerce de cette région. En 1885, les droits qu'elle a payés, aux postes de York et de Moose, s'élevaient à \$22,000.

N. B. Ceux qui désirent avoir une idée générale et exacte des autres pêcheries du Canada, pourront consulter la brochure très intéressante, écrite par L. Z. Joncas, M. P. pour le comté de Gaspé et publiée par le ministère de l'Agriculture en 1886, dans laquelle il démontre que ce pays possède les pêcheries les plus étendues et les plus riches du monde entier.

---

## GÉOLOGIE DE LA BAIE ET DU DÉTROIT D'HUDSON

Les ressources minérales, ainsi que l'histoire naturelle de la baie et du détroit d'Hudson, sont traitées par le Dr. Bell, sous-directeur de l'exploration géologique du Canada, qui remplit les fonctions de médecin et de géologue pendant chaque expédition. Ses rapports sont annexés à ceux du lieutenant-Gordon. Suivant ces rapports, le *gneiss* prédomine sur les côtes du détroit, et les échantillons de roches, recueillis sur la côte ouest de la baie, indiquent que la formation "Huronienne" couvre une grande étendue de la région de la baie d'Hudson. C'est dans cette formation surtout, que l'on trouve les matériaux économiques.

### MATÉRIAUX ÉCONOMIQUES DES TERRITOIRES DE LA BAIE D'HUDSON

Dans son rapport de 1885, le Dr. Bell donne

l'énumération de ces minéraux qu'il décrit ainsi que les localités où ils se trouvent : fer, argile ferrigineuse, cuivre, plomb, zinc, molybdène, argent, or, gypse, sel, hématite ou pierre de savon, lignite, anthracite, pétrole et asphalte, mica, graphite, asbeste, fer chromaté, apatite, pyrites de fer, chaux servant au ciment hydraulique, pierres de construction, sable de verrier, argiles refractaires, argiles à brique ; sable à mouler, marne coquillière pour les engrais, ochre, tourbe, dalles, ardoises à toiture, et autres substances, ainsi que des pierres ornementaires, et des minéraux d'un intérêt scientifique.

Jugeant d'après les recherches faites et les renseignements obtenus jusqu'à 1887, le Dr Bell regarde le nord-ouest de la baie d'Hudson, comme étant de tous les territoires inexplorés celui qui promet à l'exploitation le plus de richesses en matériaux économiques.

---

### XIII

## FAUNE ET FLORE

### FAUNE

#### DÉTROIT ET BAIE D'HUDSON

Parmi les mammifères terrestres, les principaux sont : l'ours polaire, les renards blancs, gris, rouges et noirs, le renne, le loup et le lièvre, — le long du détroit et au nord de la baie.

Parmi les oiseaux, les espèces les plus abondantes, sont les outardes, les cygues, les canards et le ptarmigan ou perdrix blanche, — dans la même région.

### FAUNE ET FLORE

#### *Sonde du Prince de Galles*

#### DÉTROIT D'HUDSON

La faune et la flore observées par F. F. Payne, assistant dans le corps météorologique du Canada et alors en charge du poste d'observation à la

baie de Stupart, sur la côte nord-ouest de la Sonde, sont décrites dans le rapport de 1886.

Dans la partie qui regarde la "flore", il y a un tableau qui indique que les boutons des plantes, se forment entre le 20 de mai et le 27 de juin, et les feuilles dans le cours de juin; les fleurs s'épanouissent en juillet, les graines mûrissent en août, et les plantes dépérissent à partir du 20 août jusqu'au 15 de septembre,

### ARBRES FORESTIERS

#### RÉGION DU LABRADOR, DU DÉTROIT ET DE LA BAIE D'HUDSON

D'après les renseignements obtenus, on trouve l'épinette rouge et blanche, le sapin, le bouleau, le tremble et le peuplier dans l'intérieur de la région du Labrador, vers le nord, mais à quelque distance de la côte de l'Atlantique et du détroit d'Hudson, excepté le long des rivières et des ruisseaux où croissent ordinairement l'épinette rouge et blanche.

Sur le côté ouest de la baie d'Hudson, on voit de l'épinette tout le long de la côte, en grandes quantités.

**ESQUIMAUX**

Sur la côte du Labrador, le long de l'Atlantique, les indigènes se groupent ordinairement autour des Missions-Moraves dont la principale est à Nain où ils sont au nombre d'environ 200. Cette mission est située à 410 milles au nord de Belle-Ile et à 350 au sud du Cap Chudleigh à l'embouchure est du détroit d'Hudson.

Dans le reste du Labrador, sous la juridiction de Terre-Neuve, il y en a un peu plus de 400 : suivant le recensement de 1884. Le nombre total des habitants était alors de 4,212 dont 607 étaient des Esquimaux.

Le long du détroit, ou entre le Cap Chudleigh et l'île Nottingham à l'entrée est de la baie d'Hudson, on estime que le nombre des Esquimaux n'excède pas 1500.

Les hommes ont ordinairement une hauteur de 5 pieds 2 pouces à 5 pieds 8 pouces et les femmes de 4 pieds 10 pouces à 5 pieds 1½ pouce

Leurs familles comptent ordinairement deux enfants.

Leur principale maladie est celle des poumons.

N. B. — Suivant le recensement ecclésiastique de 1881 la population des divers postes de traite et de pêche, le long de la côte nord du golfe Saint-Laurent, de Tadoussac à Blanc-Sablon distance d'environ 636 milles, était de 8,457 personnes dont 3, 500 entre Tadoussac et Betschiamitz, sur les premiers 77 milles.

La population sur le reste du parcours en y comprenant celle de Betschiamitz, était de 4,957 dont 1,228 de sauvages.

---

**HAVRE DE CHURCHILL**

Sur la côte ouest de la baie d'Hudson. Suivant le relèvement du lieutenant Gordon, 29 juillet, au 5 août 1886.

Ce havre est formé par l'embouchure de la rivière Churchill qui coule du sud au nord. Le bassin, pour le mouillage, a une profondeur de plus de 4 brasses, à mer basse, et mesure 1500 verges du nord au sud sur 1000 de l'est à l'ouest.

Le fond est excellent, et quoique le courant de la marée soit rapide, étant d'environ 6 noeuds à mi-marée, ce havre est éminemment sûr. Sa situation pour un terminus de chemin de fer est admirable.

Les quais pourraient être construits, et le bassin d'eau profonde agrandi, à peu de frais. On pourra se procurer toute la pierre requise pour le lestage des quais et des jetées, sur la grève ; la nature ainsi semble avoir déjà fourni ce qui est le plus essentiel pour établir, en cet endroit, un port de commerce sur une vaste échelle.

La glace se forme dans le havre vers le milieu de novembre, et se débâcle vers le milieu de juin.

C'est le seul havre qui soit connu sur la côte ouest de la baie d'Hudson.

Les grandes mers s'élèvent de  $15\frac{1}{2}$  pieds et les petites mers de 8 pieds.

Pour autres détails, voir p. p. 8, 9, et carte du rapport de 1886, par le lieut. Gordon.

---

Port Nelson. — Difficulté des sondages, usage de l'huile. — Factorerie d'York. — Ouverture et clôture de la navigation. — Depuis 200 ans.

Port Nelson est à l'embouchure de la rivière Nelson (1), au sud de Churchill, sur la côte ouest de la baie d'Hudson. Il est presque à la même distance que Québec de Toronto, au nord-ouest, d'une vaste région fertile qui n'a pas moins de 200 millions d'acres.

Port Nelson, suivant le professeur Macoun, est 80 milles plus proche de Liverpool que New-York, par la route du détroit d'Hudson.

Le haussement et le baissement des marées sont en moyenne de 12 pieds.

Le lieut. Gordon, affirme que l'estuaire de la rivière Nelson est un des endroits les plus dangereux du monde : ce n'est pas un port et quelques sommes d'argent que l'on y dépense, on ne réussira pas à y mettre les vaisseaux en sûreté.

Voir p. p. 9. 10. 11, rapport de 1886.

(1) La rivière Nelson décharge un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud, réunis, de la Saskatchewan. Ce n'est pas peu dire.

On pourra se former une idée des difficultés contre lesquelles le lieut. Gordon eut à lutter, en prenant les sondages dans l'estuaire des rivières Nelson et Hayes, d'après ce qui suit : Le mouillage du navire était à 9 milles de la terre ferme, à 17 de son campement, et à 28 du terminus du chemin de fer projeté de Winnipeg ; il se trouvait néanmoins à guère plus d'un mille au large de la pointe d'une batture où il n'y avait qu'une profondeur de 6 pieds d'eau et un courant de près de 3 nœuds.

Le " Alert " était à l'ancre dans cinq brasses d'eau avec 35 brasses de chaînes, mais la vapeur était disponible et le câble était soutenu sur l'eau par des bouées, pendant tout le temps des opérations. Une nuit, pendant une bourrasque de vent d'est, contre laquelle le navire luttait au bout de ses ancres, le capitaine Barrie qui commandait en sa qualité de premier officier du bord, rapporte qu'il aurait été forcé de mettre à la mer si le navire n'avait pas été pourvu de réservoirs d'huile et de tubes pour son écoulement. La marée transporta l'huile du côté du vent, et

les vagues de la mer cessèrent de baleyer le pont du navire, malgré le tangage et le roulis pendant toute la nuit.

La baie est enveloppée dans la brume en juillet et août, en sorte qu'un vaisseau s'exposerait à beaucoup de retard et peut-être au danger de sombrer, s'il tentait de pénétrer dans le port avant que la brume disparaisse ; on y rencontre aussi beaucoup de glaces épaisses, à tel point que même au 5 d'août en 1886, il fut impossible d'y ancrer le phare flottant.

\*  
\* \* \*

La factorerie(1) de York est située sur une langue de terre entre les embouchures des deux rivières Nelson et Hayes.

A la factorerie de York, la glace, dans les rivières Nelson et Hayes, a une épaisseur de 5 $\frac{3}{4}$  à 6 $\frac{1}{2}$  pieds, en décembre, janvier, février et mars.

En avril et mai, le sol est gelé de 30 à 48

---

(1) *Factorerie* veut dire entrepôt ou magasin ou comptoir de traite ou édifice dans lequel la compagnie de la baie d'Hudson garde toute sorte de marchandises, provisions, hardes, etc., etc. qu'elle donne aux sauvages en échange de pelleteries, etc. Il y a une Factorerie partout où la compagnie a des établissements dans le Nord-Ouest.

Chaque établissement porte le nom de "Factorerie." Dans le temps où la France était maîtresse de la Région on appelait ces établissements "Comptoirs" ou "Postes de traite".

pouces ; en juin, juillet et août, le dégel pénètre de 10 à 40 pouces et quelquefois plus, suivant la situation et la qualité du terrain ; il ne tombe pas de neige pendant ces trois derniers mois.

\*  
\* \*

Le rapport des travaux publics de 1867 à 1882, contient un tableau indiquant les dates de la clôture et de l'ouverture de la navigation sur la rivière Hayes de 1828 à 1880, suivant un registre dont copie a été obtenue de W. Woods, le chef de poste.

Les dates de l'ouverture varient du 9 mai au 1 juin, et celles de la clôture, du 3 novembre au 9 décembre (1).

\*  
\* \*

Depuis plus de deux siècles, de deux à cinq voiliers, en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique chaque année à destination de port

---

(1) Voir p. 397 du rapport. Dans le même rapport on trouvera une description des régions du lac Saint-Jean, du Saguenay, de la baie d'Hudson et des régions Arctiques.

Nelson ou autre port de la baie d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le détroit d'Hudson.

---

**ANOMALIE (1)**

Un fait qui mérite l'attention du gouvernement du Canada, c'est que la colonie de Terre-Neuve perçoit des droits sur les articles consommés au Fort Chimo, dans la baie d'Ungava ou vendus aux indigènes de l'intérieur du Labrador, quoique cette région se trouve sur le territoire canadien, celui de Terre-Neuve étant borné, comme suit : " En partie, à l'ouest, par la ligne de  $57^{\circ} 9'$  de longitude ouest, courant vrai nord, à partir de Blanc-Sablon, sur le parallèle de  $51^{\circ} 25'$  de latitude nord, sur le détroit de Belle-Ile (comprenant Blanc-Sablon et les Îles de Bois, Woody Islands"), jusqu'au parallèle de  $51^{\circ}$  de latitude nord qui limite le territoire de Terre-Neuve au sud, jusqu'à la ligne de  $65^{\circ}$  de longitude ouest qui limite le reste du terri-

---

(1) Toutes nos cartes ont besoin d'être corrigées à l'égard des limites entre Terre-Neuve et le Canada. Ce n'est qu'après 15 jours de recherches que nous avons pu arriver à une définition exacte de ces limites.

toire à l'ouest, à partir du dit parallèle de  $52^{\circ}$  de latitude, jusqu'au Cap Chudleigh qui est situé sur le parallèle de  $60^{\circ} 37$ , de latitude nord, à l'embouchure du détroit d'Hudson.

Pour les limites de la partie du Labrador sous la juridiction du gouvernement de Terre-Neuve, voir l'annexe du "Journal de l'Assemblée Législative", 1864, page 613.

---

**AUX ALENTOURS**

DE WINNIPEG A LA BAIE D'HUDSON

CHEMIN DE FER

Depuis plusieurs années l'on songe à la construction d'un chemin de fer de Winnipeg à un point quelconque de la baie d'Hudson.

Il ne sera pas inutile de faire connaître la nature et les conditions du subside accordé pour favoriser cette entreprise.

Subside accordé par l'Acte 47 Victoria, chapitre 25, clause 7 (1884).

Sanctionné le 19 avril 1884 :

“ Le Gouverneur en Conseil est autorisé par cet acte, à faire un octroi gratuit n'excédant pas 6,400 acres de terre dans la province de Manitoba, et n'excédant pas 12,800 acres dans les Territoires du Nord-Ouest, pour aider à la construction d'un chemin de fer, à partir de quelque

point sur le chemin de fer canadien du Pacifique jusqu'à la Baie d'Hudson.

Par un Ordre du Conseil 11 mai 1885, le subside en terres fut fixé comme suit :

DIVISION A. Depuis le ch. de fer du P.  
jusqu'à la limite nord de Ma-  
nitoba.

ACRES

Distance estimée à 225 m. 1.440.000

DIVISION B. Depuis la limite nord de  
Manitoba jusqu'à l'embouchu-  
re de la rivière Nelson sur la  
baie d'Hudson

Distance estimée à 425 m. 5.440.000

Total 650 milles de chemin 6.880.000

EMBRANCHEMENT

DIVISION C. Un embranchement à par-  
tir de l'artère principale sus-dé-  
signée, près de l'extrémité nord  
du lac Winnipeg, jusqu'à l'in-  
tersection du chemin de fer  
" Manitoba et Nord-Ouest ".

La distance estimée ne de-  
vant pas excéder 250 milles.

Ce subside étant sujet à l'ap-

probation du Parlement. 1.600.000

Suivant l'Ordre en Conseil 50 milles sur la division A ou B devaient être achevés le ou avant le 19 avril 1887, et 50 milles ensuite d'année en année jusqu'à l'achèvement de la ligne principale.

Si la compagnie ne complète pas le tronç principal le ou avant le 11 mai 1890 elle perdra ses droits au subside de terres accordé pour l'embranchement qui devra être terminé le 11 mai 1893.

En février 1887, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat fit rapport que la Compagnie avait dépensé \$220.000 sur les 40 milles de leur chemin dont le coût total est évalué à \$272.000.

Depuis que des subsides en terres ont été accordés par l'Etat au chemin de fer projeté entre Winnipeg et l'embouchure de la rivière Nelson, sur la côte ouest de la baie d'Hudson. Le lieut. Gordon ayant fait, comme nous l'avons dit, l'examen hydrographique du port Nelson, en 1886, a fait rapport que c'est un des endroits les plus dangereux du monde, et que le seul ha-

être convenable pour le terminus du chemin de fer projeté sur la côte ouest de la baie d'Hudson est celui de Churchill, qui est éminemment sûr et offre les plus grands avantages pour la construction des travaux nécessaires au commerce et à la navigation.

#### LAC NIPISSINGUE A LA BAIE D'HUDSON

Il est question de la construction d'un chemin de fer dans une direction vers le nord-ouest à partir de North Bay, station sur le chemin de fer canadien du Pacifique, près de l'extrémité est du lac Nipissingue, 20 milles à l'ouest de la station de Callandar, jusqu'au lac Abittibi distance d'environ 175 milles, et de là pour la même distance, jusqu'à la Factorerie de Moose ou un autre point sur la baie James ( qui forme la partie sud, la plus rapprochée, de la baie d'Hudson )

Ce chemin aurait une longueur totale d'environ 350 milles en ligne droite.

Une compagnie a été incorporée pour sa construction en 1884 par l'Acte 47 Vic. c. 80. Cet acte a été amendé par l'Acte 49 Vic. c. 77 en 1886 accordant une extension de temps pour

commencer et compléter le chemin, en trois sections, comme suit :

Commencer les travaux le 2 juin 1888

1re Section. North Bay au lac Temiscamingue.

Longueur 81 milles.

Pour être complétée en 1890

2me Section. Lac Temiscamingue au lac Abittibi.

Pour être complétée 1892

3me Section. Lac Abittibi à la Factorerie de Moose.

Pour être complétée 1894

#### DU LAC ST-JEAN A LA BAIE D'HUDSON

Le lac Saint-Jean est à peu près à la même distance ( 350 milles ) de la baie James que le lac Nipissingue, en suivant une ligne droite dans une direction à l'ouest ; cette ligne passerait à environ 60 milles au sud du grand lac Mistassini, et aboutirait au poste de la compagnie de la baie d'Hudson à l'embouchure de la rivière Rupert dans laquelle le grand lac se décharge et qui est aussi grande, sinon plus grande que la rivière Saguenay.

3-

8

0

2

0

2

0

0