

LA GAZETTE DU NORD

Nouveau-Monde

Depuis la Création jusqu'à 1660

Gratuit

«IL A PLU ICI PENDANT DES SEMAINES ET DES SEMAINES»

«Puis la pluie a cessé et il ne restait plus qu'une loutre, un castor et un rat musqué», racontait un ancien Cri du nord du continent.

Selon ce dernier, c'est ainsi que fut créé le monde. «Le créateur des hommes et des animaux se sont battu jusqu'à ce que la terre soit recouverte de sang», disait-il.

Par la suite, pour laver la terre, le créateur aurait envoyé une pluie qui aurait duré plusieurs semaines et aurait noyé tous les êtres vivants, sauf une loutre, un castor et un rat musqué. Toujours selon le récit confié à La Gazette, le rat musqué aurait alors plongé et ramené un morceau de la vieille terre.

«Ce morceau de la vieille terre a donné naissance à une île où on a pu recommencer à vivre selon des prin-

cipes moraux nouveaux», ajoutait-il.

Les anciens ont également décrit leur migration depuis l'ancien continent. Il y a des milliers d'années — environ 14 000 ans — ils ont suivi les troupeaux de mammouths, de mastodontes et de bisons vers le sud, empruntant un corridor terrestre créé par la fonte des glaces.

«Il faisait froid et nous cherchions une terre plus fertile et plus accueillante. Nous sommes allés plus loin vers le sud, mais lorsque les glaces au nord ont continué à fondre, c'est dans cette région que nous avons choisi de nous établir», de dire l'ancien.

Pendant ce lent trajet vers le nord, ils ont appris à utiliser les ressources qu'offrait une région difficile. «Nous avons surtout chassé et pêché. D'abord l'ori-

gnal, puis le caribou. Nous avons appris à utiliser la chaire comme nourriture, la peau pour se loger et pour nous vêtir», ajoutait-il. Les oiseaux, surtout les outardes et les canards, ont aussi contribué à la survie de ces tribus de nomades.

Questionné quant aux relations de son peuple avec les autres tribus du continent, le représentant des Cris a expliqué qu'ils entretenaient des échanges réguliers avec leurs voisins du sud et qu'ils réussissaient parfois à obtenir des produits de l'agriculture que font pousser les Hurons, surtout au cours des dernières années. Les relations entre les deux peuples, qui font partie de deux différentes nations, soit les Algonquiens et les Hurons-Iroquois, ont connu leur part de moments

tendus au cours des années.

«Notre région est comme un jardin, parce que plusieurs choses poussent ici et les indiens figurent parmi les choses qui poussent. Les animaux ont été donnés aux indiens pour qu'ils puissent nourrir leurs enfants et se nourrir eux-mêmes, et nous avons toujours partagé les richesses de ce jardin», concluait-il.



Les Cris utilisent tantôt le wigwam, le migwam ou encore le teepee, que l'on voit ici.

LE CAPITAINE HENRY HUDSON ABANDONNÉ PAR DES MUTINS

Sans nouvelles du navigateur qui aurait péri avec son fils et six hommes en route vers l'Asie

(Londres, 1611) — Contre toute attente, l'explorateur anglais bien connu Henry Hudson a découvert ce qui ce qu'on croit

être un passage vers l'Asie, au nord du nouveau continent.

Mais l'arrivée de la *Discovery* dans le port de Londres n'avait rien de réjouissant pour les bailleurs de fonds de cette dernière exploration d'Hudson, ni pour la famille. Seulement 21 hommes sont revenus à bon port.

Le *Discovery* avait quitté le port de la métropole le 17 avril 1610. On avait fait escale en Islande, attendant la fonte des glaces pour entreprendre la traversée transatlantique.

En arrivant de l'autre côté de l'océan, Hudson a traversé un long détroit qui portera désormais son nom. Mais s'étant aventuré trop au nord une fois engagé dans le passage, le navire fut vite entouré de glaces, au grand désespoir du capitaine et de son équipage.

Il n'est fallu pas plus pour que les hommes se révoltent une première fois, près de l'île Akpatok, à l'instigation de Robert Juet,

mais Hudson réussit à calmer ses hommes, surtout grâce à la collaboration de Philip Staffe, le charpentier qui resterait fidèle à son capitaine malgré toutes ces épreuves.

Hudson continua toutefois d'avancer, ne parcourant qu'une dizaine de milles par jour vers le sud. Il réussit néanmoins à retrouver la confiance des matelots et c'est à ce moment qu'il traduit Juet devant l'équipage qui le trouva coupable d'incitation à la désobéissance.

Poursuivant son trajet vers le sud, le *Discovery* se retrouva dans une plus petite baie au sud (*N.D.L.R. : cette baie prendrait plus tard le nom de Thomas James*) au mois d'octobre.

«Nous avions bien vu que Hudson était perdu, mais il a passé des semaines à chercher une issue vers le sud», raconterait à son arrivée en Angleterre un membre de l'équipage.

Hudson et ses hommes durent donc se préparer à faire face

aux rigueurs de l'hiver dans cette région glaciaire, dans le coin sud-est de la baie. Le capitaine avait refusé des vivres au départ en Angleterre par souci de ne pas trop charger le *Discovery*



Henry Hudson
Perdu en mer

en prévision du danger que présenterait la navigation au beau milieu des glaces.

«Nous n'avions rien à manger. Nous avons dû chasser les perdrix et d'autre gibier d'eau avant l'hiver, mais les hommes ont quand même beaucoup souffert du scorbut», racontait un matelot.

Le navire ne put reprendre la direction du retour que le 12 juin 1611. Moins de deux semaines plus tard, soit le 23 juin, «certains membres de l'équipage, dont

William Wilson, Henry Greene et Abacuk Prickett s'en prirent au capitaine Hudson. Ils mirent une barque à l'eau et il jetèrent dans cette petite embarcation le capitaine, son jeune fils John, le mathématicien Thomas Wydowne ainsi que cinq autres membres de l'équipage. Le fidèle Staffe demanda qu'on le mette aussi dans le bateau qu'on envoya à la dérive.

Selon des documents présentés au tribunal, les mutins se seraient ensuite arrêtés sur l'île Digges où ils furent attaqués par les Esquimaux, combats qui firent trois victimes parmi les leaders du groupe, dont Henry Greene et William Wilson. D'autres périrent pendant le voyage de retour.

On ne connaît pas le sort du capitaine Hudson à bord de la chaloupe et on ignore toujours si ses découvertes permettront de percer le mystère de la route vers l'Asie que l'on cherche depuis des siècles.

RADISSON ET DES GROSEILLIERS PARLENT D'UNE «MER DU NORD»

On pourrait ainsi éviter le piège des Iroquois au passage vers l'Ouest

(MONTRÉAL, 1660) — Médart Chouart des Groseilliers, un des premiers *coureurs des bois* à s'aventurer sur les cours d'eau au Nord des Grands Lacs a aujourd'hui affirmé qu'il croyait pouvoir exploiter le potentiel d'une contrée éloignée du Nord.

«Je suis allé chez les Hurons pendant quelques années et j'ai fait le tour des Grands Lacs où j'ai trouvé bon nombre de fourrures d'excellente qualité», disait-il à son retour à Montréal.

Des Groseilliers et

son beau-frère, Pierre-Esprit Radisson, sont revenus de leur périple avec une impressionnante cargaison de pelleteries.

«Les Hurons nous ont parlé d'une «mer de glace au Nord» et nous croyons qu'il serait plus facile et moins coûteux de faire le commerce des fourrures en passant par cette route que de revenir jusqu'ici par voie de terre avec les fourrures», affirmait des Groseilliers.

Les deux aventuriers entendent développer cette route

vers le Nord avec les Anglais ou les Hollandais, mais chose certaine, des Groseilliers tient à tout prix à éviter de s'associer aux marchands de la Nouvelle-France.

«En revenant de notre voyage, nous avons vendu un grand nombre de fourrures, ce qui fut très bénéfique pour cette colonie qui connaît de graves difficultés. Mais plutôt que de nous remercier, le gouverneur Pierre de Voyer d'Argenson m'a jeté en prison, prétextant que je n'avais pas obtenu sa permission

avant de partir vers l'Ouest», affirmait des Groseilliers en entrevue. Les deux compagnons ont maintenant l'intention de s'associer avec des marchands de la Nouvelle-Angleterre afin de préparer une expédition par la mer vers les riches terres de la baie d'Hudson.

«Si nous ne réussissons pas à trouver des partenaires ici, nous retournerons en Europe», a laissé entendre l'aventurier accompagné de son jeune beau-frère Radisson.

LA GAZETTE DU NORD

Terre de Rupert

Du 1er janvier 1600 au 31 décembre 1700

Gratuit

LE ROI CHARLES II ACCORDE UNE CHARTE À LA BAIE D'HUDSON

(LONDRES, 1670) — Le roi Charles II d'Angleterre a accordé hier une charte à la Compagnie des aventuriers de la baie d'Hudson. Ce document accorde à la compagnie les droits exclusifs sur la traite des fourrures, tout en leur chargeant le tâche d'assurer la loi, l'ordre, la colonisation et toute l'administration sur l'immense territoire que couvre cette permission royale. Le territoire en question, que l'on a appelé la Terre de Rupert en l'honneur du prince Rupert, constitue un immense bassin hydrographique drainé par la baie qui porte le nom du regretté explorateur Henry Hudson.

« Les fourrures sont de plus en plus en demande en raison de l'engouement créé par la fulgurante montée en popularité du chapeau de castor en Europe. Partout, hommes et femmes portent les chapeaux confectionnés à partir des fourrures du nouveau continent. Aussi, nous avons appris de deux

Français, messieurs Radisson et des Groseilliers — nous préférons les appeler Radishes et Gooseberry — qu'il existe une route d'accès plus simple vers les fourrures de cette région », affirmait un ami personnel du roi, impliqué dans cet accord.

Il y a deux ans, le roi d'Angleterre, après avoir écouté la proposition des deux Français dont l'idée d'une « mer du Nord » n'avait pas plus intéressé les autorités de la Nouvelle-France que celles de la région. Seul des Groseilliers à bord du Nonsuch avait réussi à se rendre jusqu'à la

baie d'Hudson, d'où il avait rapporté suffisamment de fourrures pour convaincre le régiment de la validité du projet.

Déjà, les représentants de la Compagnie ont fait connaître leurs intentions de construire dans la plus petite baie au sud, la baie James, une série de postes de traite. Les rivières Rupert, Moose, Albany et Hayes ont déjà été identifiées comme étant les projets de construction les plus pressants.

La compagnie croit que le nouveau poste de traite sur la rivière Moose, que l'on cons-

truira sur une île à l'embouchure du cours d'eau, réussira à attirer les indiens de tout le bassin, dont les rivières Moose, Abitibi, Missinaïbi et Kapuskasing. « Il y a une grande population de castors dans cette région et nous voulons mettre la main sur ces fourrures », concluait la source qui a tenu à garder l'anonymat. Selon Radisson et des Groseilliers, cette région — particulièrement le corridor de la rivière Missinaïbi — est un important lien entre les grands lacs situés au sud, en Nouvelle-France, et la baie d'Hudson.

AU SUJET DE CE JOURNAL

Nous espérons que vous trouverez la lecture de ce petit journal à la fois intéressante et divertissante. Comme vous l'avez sûrement constaté, cette publication cherche à reconstituer des événements historiques de grande importance pour la région que vous visitez en faisant « parler » les personnages qui y ont pris part. Bien que les faits et les dates soient en grande partie très précis, nous avons parfois utilisé un peu de latitude en cherchant à rendre le journal aussi divertissant que possible. Nous avons également tenté de présenter notre journal — tantôt La Gazette, tantôt l'Express — en utilisant une mise en page qui reflète les modes et les styles de l'époque. Bonne lecture !



La Gazette a obtenu copie de la charte royale attribuée à la Compagnie des aventuriers en 1670. (Archives de la Compagnie de la Baie d'Hudson, Archives provinciales du Manitoba).

LE RAVITAILLEMENT PRINTANIER AUX POSTES DE TRAITE



Un groupe d'Indiens, accompagné de quelques voyageurs, a fait le trajet entre Moose Factory et le poste de traite de New Brunswick House sur la rivière Missinaïbi au printemps. Un deuxième groupe s'est rendu au poste de Frederick House. (Archives publiques du Canada)

CHEVALIER DE TROYES PREND LE POSTE DE MOOSE FACTORY

Pierre Le Moyné d'Iberville obtient la charge des postes de la baie d'Hudson

(FORT ST-LOUIS, 1686) — Le poste de traite de fourrures anciennement connu sous le nom de Moose Factory a été pris d'assaut par les hommes de Pierre, Chevalier de Troyes il y a quelques semaines. Ce dernier s'est empressé de renommer l'endroit Fort St-Louis, en l'honneur du roi de France. « Quelques mois après mon arrivée de Paris il y a environ dix mois, le gouverneur de la Nouvelle-France, Brisay de Denonville, m'a demandé de diriger une expédition vers la Baie de James », s'est rappelé Chevalier de Troyes suite à sa cuisante victoire à Fort Albany.

La France se sent de plus en plus menacée au Nord depuis que les traîtres beaux-frères Radisson et des Groseilliers se sont joints aux Anglais et que ces derniers ont formé la Compagnie de la Baie d'Hudson. « Il est grand temps que nous allions déloger les Anglais qui viennent chercher de plus en

plus de fourrures qui devraient plutôt venir à Montréal. La Compagnie du Nord-Ouest a contribué à financer notre expédition parce qu'elle juge que les fourrures du Nord lui appartiennent », expliquait de Troyes.

Une centaine d'hommes — 30 soldats et 70 miliciens — étaient partis de Montréal, le groupe étant divisé en trois divisions, avec 35 canoës en empruntant les rivières des Outaouais, Abitibi et Moose. En plus du Chevalier de Troyes, l'expédition avait profité de l'expertise des trois frères Le Moyné : Jacques, sieur de Sainte-Hélène, premier lieutenant; Pierre, sieur d'Iberville, second lieutenant; Paul, sieur de Maricourt, major. Il aura fallu 93 jours, du 20 mars au 20 juin, souvent en terrain peu connu et difficile,

pour que les soldats arrivent au fort Monsipi (Moose Factory) sur la baie James.

La centaine de Français sont arrivés à l'embouchure de la rivière Moose, puis se sont rendus à Moose Factory où ils ont pris le fort, où les Anglais n'avaient laissé que 16 hommes pour en assurer la garde. Il n'a fallu aux Français que deux heures pour prendre le fort.



d'Iberville

Selon des sources sûres, le jeune Pierre Le Moyné d'Iberville a joué un rôle de héros dans les affrontements, en particulier à Moose Factory. « La porte de la palissade était entrouverte. Je me suis avancé en apportant quelques hommes avec moi, mais je me suis vite aperçu qu'on l'avait refermée. J'étais seul, m'escrimant contre une dizaine d'Anglais, pistolet dans l'autre main et je réussis à les repousser jusqu'à ce que mes valeureux

compagnons entrent dans le fort », racontait-il à La Gazette.

« Après notre victoire à Moose Factory, nous avons pris Rupert (Fort Charles), puis nous avons assiégé Quichicouane (Fort Albany) avant que les Anglais ne se rendent », de dire le jeune Pierre Le Moyné d'Iberville, qui a joué un rôle de premier plan dans la victoire de la France qui prend grâce à cet effort héroïque le contrôle de la Baie de James. Pendant que de Troyes et Sainte-Hélène prenaient le fort Charles, le 3 juillet, Iberville et 13 soldats capturèrent le navire du commandant anglais John Bridgar, qui était ancré dans le port.

Après être revenu à Moose Factory, de Troyes rebaptisa l'endroit Fort Saint-Louis, Rupert prit le nom de Saint-Jacques tandis qu'Albany s'appellerait dorénavant Sainte-Anne. Après avoir décimé le commerce anglais dans la baie, de Troyes quitta en nommant d'Iberville gouverneur des trois postes, laissant avec lui 40 Canadiens.

LA GAZETTE DU NORD

Terre de Rupert

Du 1er janvier 1700 au 31 décembre 1895

Gratuit

LA COMPAGNIE DU NORD-OUEST SE LANCE À L'ASSAUT DES TERRES DE L'INTÉRIEUR

LA CBH RÉAGIT AVEC LES POSTES FREDERICK HOUSE ET BRUNSWICK HOUSE

(FREDERICK HOUSE, 1785) — Après avoir été négligée pendant de longues années après la capture des forts et des postes de traite de la baie par de Troyes et d'Iberville en 1686, voilà que la région des tributaires de la rivière Moose attire de nouveau l'attention des grands commerçants de fourrures.

La Compagnie de la Baie d'Hudson vient tout juste de terminer la construction d'un nouveau poste de traite sur la rivière Mattagami et La Gazette a profité de l'occasion pour effectuer une tournée de la région.

« Nous avons commencé à construire une série de nouveaux postes de traite pour combattre la Compagnie du Nord-Ouest qui s'accapare à notre avis une trop grande partie de la récolte de fourrures », affirmait Jack MacGovern, un représentant de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Depuis la formation de la Compagnie du Nord-Ouest en 1774 par des marchands anglais et d'origine amé-

ricaine, les postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson ont de plus en plus de difficulté à attirer jusqu'à leurs postes de traite — souvent éloignés de plusieurs centaines de kilomètres — les indiens et leurs fourrures. Les pelleteries qu'on réussit à échanger sont souvent celles de moins bonne qualité que les voyageurs de la Compagnie du Nord-Ouest ne veulent pas. On témoigne donc depuis quelques années d'une guerre de plus en plus féroce entre les postes des deux compagnies.

« Les représentants de la Compagnie du Nord-Ouest sont très agressifs et ces maudits colporteurs parcourent des milliers de kilomètres en canot, souvent des dizaines d'embarcations voyageant ensemble », affirmait le représentant de la CBH. Ces derniers ont donc identifié des sites où l'on prévoit aménager des postes à l'intérieur des terres, afin d'échanger des marchandises de toutes sortes — fusils, marmittes, provisions, alcool et bien d'autres — contre les plus belles four-

tures, surtout celles du castor, mais aussi la martre et l'original.

La Compagnie de la Baie d'Hudson avait fait une première percée dans la région en 1776 et en 1777, lorsque George Atkinson était venu en éclaireur, dans le but d'établir sur le lac Brunswick un poste à mi-chemin entre la baie et le lac Supérieur.

La majorité des indiens qui vivent dans la région sont des nomades qui survivent grâce à un piégeage et à la chasse. Le poste Brunswick, sur la rivière Missinaibi, a réussi à intercepter plusieurs fourrures d'excellente qualité qui auraient bien pu faire leur chemin jusqu'au grand poste de traite de la Compagnie du Nord-Ouest situé à Michipicoten. « Plusieurs autochtones partent de Moose Factory vers le sud en prenant la rivière Moose, puis la rivière Missinaibi. À partir de ce grand cours d'eau, ils peuvent se rendre jusqu'à Michipicoten où la Compagnie du Nord-Ouest a construit un grand poste de traite. Nous voulons

ainsi permettre aux indiens de transiger exclusivement avec la Compagnie de la Baie d'Hudson plutôt que d'échanger leurs pelleteries avec ces brigands d'hommes du Nord », d'ajouter MacGovern.

Suivant les directives d'Atkinson, on avait construit le poste sur la rive ouest de la rivière, à environ 120 milles au sud de Moose Factory, à environ trois quarts de mille du ruisseau Wapiscogamy, également connu sous le nom de Pivabisca. On pense toutefois qu'il faudra bientôt déménager le poste de traite, parce que plusieurs indiens du sud préfèrent se rendre au poste de la CNO à Michipicoten.

Le poste de traite du lac Brunswick récolte par année entre 1800 et 2500 fourrures de castor sec.

La compétition est tellement féroce entre les deux réseaux que certains ont parlé de combats armés entre les représentants des deux compagnies. Les postes de traite sont souvent construits à une centaine de mètres de distance entre-eux.

MÉGA FUSION CBH-CNO

(MONTRÉAL, 1821) — Les représentants de la Compagnie de la Baie d'Hudson et ceux de la Compagnie du Nord-Ouest ont annoncé aujourd'hui la fusion des deux géants de la traite des fourrures. « Il y a de moins en moins de fourrures et les coûts d'exploitation des deux sociétés est en hausse depuis quelques années », a-t-on affirmé. La société gardera le nom de Compagnie de la Baie d'Hudson.

LE GOUVERNEMENT CANADIEN EXPLORE LES TERRES ENTRE LA BAIE JAMES ET LE LAC SUPÉRIEUR

(OTTAWA, 1875) — Le Dr Robert Bell de la Société géologique du Canada est revenu aujourd'hui d'un long voyage dans les régions septentrionales du Canada.

Le géologue a effectué une tournée de l'ancienne Terre de Rupert que le gouvernement canadien a acheté peu de temps après la Confédération qui a uni quatre gouvernements provinciaux en 1867.

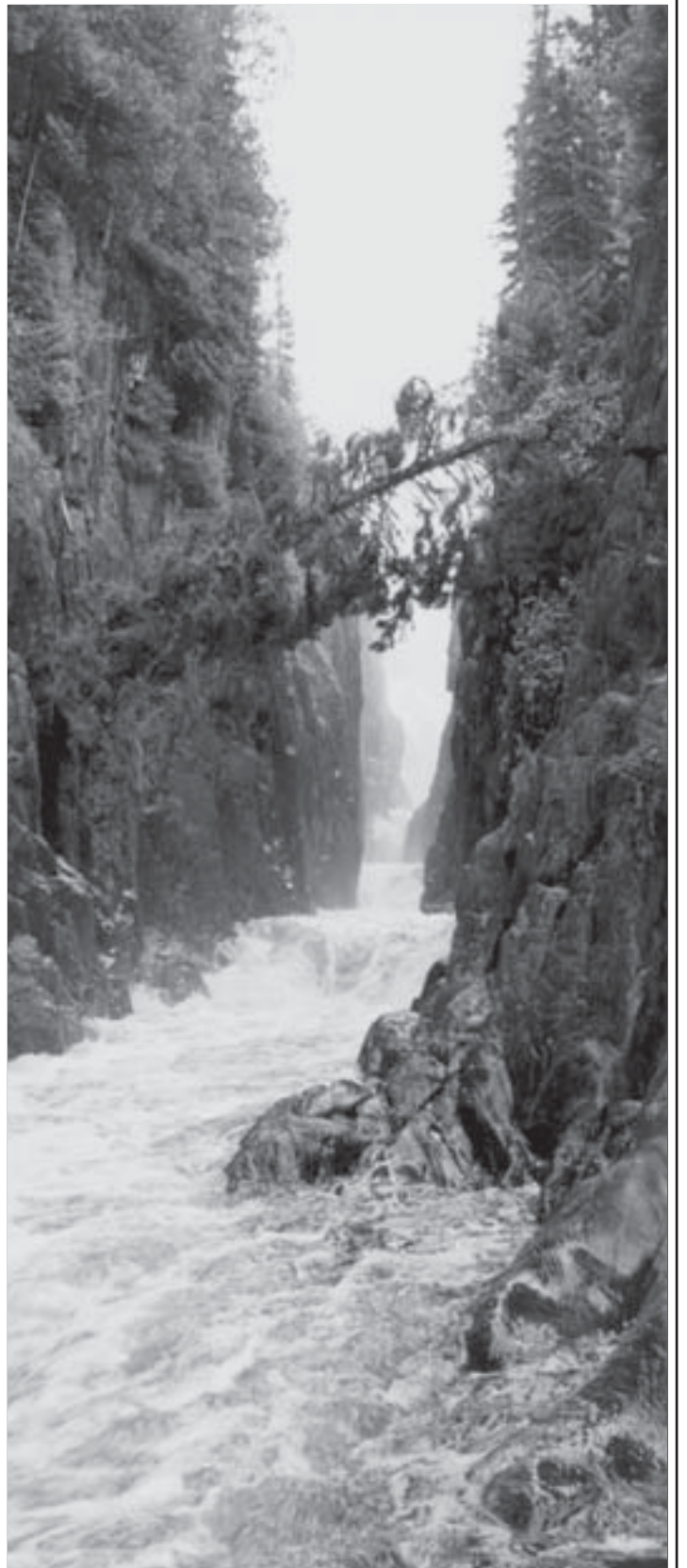
Il s'est rendu jusqu'à la baie James où il était chargé d'explorer les ressources de la région.

Le Dr Bell a suivi la rivière Mattagami vers le nord jusqu'à la baie James. Il est revenu en empruntant les rivières Missinaibi et Michipicoten, jusqu'au lac Supérieur.

« Nous avons croisé plusieurs cours d'eau, des grands comme des petits », expliquait le Dr Bell à son retour.

Entre autres, la Commission voulait que son représentant explore le potentiel agricole de cette vaste région. « Presque partout sur le territoire que nous avons exploré, l'observation du sol nous laisse croire que la région est plus ou moins propice à l'exploitation agricole.

UNE PETITE VACANCE AU CAMP NEW POST SUR L'ABITIBI



La semaine dernière, les indiens de la région de New Post, un poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson, se sont arrêtés au pied de la chute New Post pour une nuit. Ils ont profité de la journée pour se baigner dans la rivière et pour attraper les plus beaux poissons de l'été 1895.

LA VALEUR DU CASTOR STABLE DEPUIS QUELQUES ANNÉES

(FORT ALBANY, 1733) — La Compagnie de la Baie d'Hudson a annoncé cette semaine les équivalences qu'elle utiliserait avec les indiens pour l'échange de fourrures à son poste de Fort Albany pour la prochaine saison.

Pour chaque castor sec d'âge adulte et dont la fourrure est de bonne qualité, la CBH s'engage à remettre: 3/4 de livre de billes de couleur; un chaudron de laiton; une livre de plomb; 1-1/2 livre de poudre à fusil; 2 livres de sucre; 2 livres de tabac brésilien; 1 livre de fil; 1 gallon de brandy; 2 verges de tissu; 1 couverture; 2 verges de flanelle; 2 verges de ruban; ou 12 douzaines de boutons. On a également invité les indiens à échanger d'autres fourrures. Pour fin d'échange, la peau de l'original aura la valeur de deux peaux de castor, tandis qu'il faudra deux loutres pour constituer l'équivalence d'un castor sec. La peau du renard est égale en valeur à celle du castor.



Les indiens ont souvent aidé aux Français à se déplacer sur les immenses cours d'eau de la baie. On voit ici une famille indienne, qui construit un canot d'écorce. Le canot d'écorce et les raquettes, que construisent les femmes et les hommes, constituent d'importantes contributions qu'ont pu faire les peuples indiens à la vie des Européens sur le nouveau continent (Archives publiques de l'Ontario).

LA GAZETTE DU NOUVEL-ONTARIO

Terre de Rupert

Du 1er janvier 1896 au 31 décembre 1903

Gratuit

LE GOUVERNEMENT ONTARIEN EXPLORE LES RICHESSES DU NORD DE LA PROVINCE

D'excellentes terres agricoles, un fort potentiel hydro-électrique et des arbres à perte de vue

(TORONTO, 1901) —

Le ministre des Terres de la Couronne de l'Ontario a rendu public aujourd'hui son rapport sur les travaux d'exploration menés l'an dernier dans le Nouvel-Ontario. Les recherches ont été menées conjointement avec le Bureau de la Colonisation du département de l'Agriculture. Le gouvernement a

surtout chercher à délimiter de nouvelles zones agricoles qui permettraient à la province de rehausser sa production dans ce domaine. Plusieurs ont aussi parlé d'une tactique du gouvernement ontarien qui chercherait à attirer des colons qui vont de plus en plus s'établir dans l'Ouest canadien.

« Nos géologues et

nos arpenteurs ont remis leur rapport à Alex Niven en décembre 1900 et nous croyons qu'il y a dans la région un fort potentiel hydro-électrique sur les rivières Abitibi, Mattagami et Kapuskasing. Les terres semblent propices à l'agriculture, mais elles sont parfois recouvertes d'une couche de muskeg », affirmait le géologue A.G. Burrows.



Une équipe d'arpenteurs et de représentants du gouvernement ontarien ont monté leur campement dans la région de la rivière Abitibi, au nord du 48e parallèle au courant de l'été. On estime que la région contient un potentiel hydro-électrique très important, en plus d'immenses ressources forestières et des gisements à découvrir qui pourraient contribuer à remplir les coffres de la province. (Musée Ron Morel)

FRANCIS H. CLERGUE RÊVE DE SE RENDRE À LA BAIE D'HUDSON

(SAULT STE. MARIE, 1900) — Le gouvernement fédéral a fait l'annonce officielle cette semaine qu'il financera la construction d'un tronçon de voie ferrée à partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à la ligne du Canadien-Pacifique.

L'homme d'affaires américain Francis H. Clergue, qui possède déjà des fonderies, des usines de pâte, des sociétés de production d'hydro-électricité et des sociétés de transport, a mentionné au reporter de La Gazette que cette nouvelle ligne de chemin de fer permettrait à ses sociétés de tirer des ressources essentielles des régions situées plus au nord.

« Nous venons de faire l'acquisition de deux gisements de fer près de Michipicoten et cette nouvelle ligne permettra à Algoma Steel d'utiliser ces ressources », affirmait-il.

Clergue a aussi profité de l'occasion pour changer le nom de sa société de chemin de fer qui s'appellera maintenant l'Algoma Centra and Hudson Bay Ry, confirmant ainsi ses plans de

construire une voie jusqu'à la baie d'Hudson.

La nouvelle n'a surpris personne. Clergue n'a jamais caché le fait qu'il cherchait à contrôler une plus grande partie des chargements de blé de l'Ouest. Il voudrait donc aiguillonner ces matières vers la baie d'Hudson, en route vers les ports internationaux.

UNE SOCIÉTÉ FRANÇAISE À L'ASSAUT DES FOURRURES DU NORD

RÉVILLON FRÈRES OUVERTS QUELQUES POSTES

(RIVIÈRE MOOSE, 1903) — La catastrophe a frappé Révillon frères hier. La société a perdu son premier navire de ravitaillement, l'*El Dorado*, la fin de semaine dernière.

« Nous avons à bord les matériaux pour construire tous les édifices de nos postes de traite à Fort Georges, Rupert, à la baie Hannah, à la rivière Moose et à Albany », expliquait Paul

d'Aigneault, le gérant du bureau de Montréal de la firme française.

Les glaces et les nombreux obstacles de la baie d'Hudson auront toutefois eu raison du vaisseau,

que l'on avait affrété à la hâte après que le navire original, appartenant aux frères Révillon, le *Stord*, eut échoué sur un banc de sable dans le St-Laurent.

Plus tôt au printemps, un autre groupe d'employés de la société parisienne avaient monté leurs tentes à l'embouchure de la rivière Moose cette semaine, dans une région peu développée.

« Nous avons constaté avec un peu de stupéfaction l'arrivée de nos adversaires en canots. Ils sont arrivés ce matin dans quatre canots et avec 24 employés », pouvait-on lire dans le journal de la Compagnie de la Baie d'Hudson le 6 juin dernier.

La société compte parmi les grands noms de la mode en France et un peu partout en Europe depuis plusieurs décennies. En 1839, Louis-Victor Révillon avait fait l'acquisition de la maison Givelet, impliquée dans la confection de fourrures depuis 1723.

La famille Révillon a grandement profité de l'impressionnante

croissance en popularité des articles fabriqués à base de fourrures. C'est surtout l'exploitation poussée du XIXe siècle — en grande partie dans les contrées septentrionales des colonies britanniques en Amérique du Nord — qui a mené à une réduction des coûts de ces produits à base de fourrures.

En 1869, les affaires sont tellement bonnes pour l'entreprise familiale qu'on décide d'établir une succursale à Londres.

« J'ai ensuite décidé de faire le grand saut outre-atlantique et nous avons ouvert un premier magasin en Amérique du Nord, sur Broadway à New-York en 1892 », affirmait Victor Révillon en entrevue à son bureau de Paris il y a trois semaines. Victor Révillon, le petit-fils du fondateur Louis-Victor Révillon.

« En 1901, je suis revenu en France, voulant convaincre mes oncles et les dirigeants de la société de l'importance d'établir notre propre réseau de postes de traite en Amérique du Nord. Jusqu'à ce

moment, la Compagnie de la Baie d'Hudson détenait un dangereux monopole sur le commerce des fourrures, contrôle qui aurait pu mettre en péril l'avenir de Révillon Frères », poursuivait-il.

On a donc ouvert un bureau à Montréal d'où on pouvait planifier l'entreprise canadienne. Cinq nouveaux postes de traite furent établis sur la rive nord du fleuve St-Laurent, puis d'autres postes sur la côte du Labrador.

« À notre avis, les tests avaient été concluants et nous voulions faire une bonne première impression sur la Compagnie de la Baie d'Hudson et la population de la région. Nous avons donc décidé d'ouvrir simultanément cinq nouveaux postes de traite dans la baie d'Hudson », s'est rappelé le directeur.

Il s'agit donc d'un nouveau compétiteur pour la Compagnie de la Baie d'Hudson qui profitait pourtant d'un quasi-monopole du commerce des pelleteries depuis sa fusion avec la Compagnie du Nord-Ouest en 1821.



Un entrepôt de la société Révillon Frères, situé à l'embouchure de la rivière Moose. L'entreprise occupe l'emplacement depuis 1903.

LA GAZETTE DU NOUVEL-ONTARIO

Nouvel-Ontario

Du 1er janvier 1904 au 31 décembre 1910

Gratuit

« C'EST LA FOLIE FURIEUSE ! »

Une vague de spéculation dans le nord de l'Ontario

(COCHRANE, 1908) — Avec un peu d'imagination, on se serait cru à Manhattan, ou même à Edmonton au beau milieu de la vague de spéculation des dernières années.

Les lots mis en vente dans la nouvelle ville de Cochrane, dans le nord de l'Ontario, se sont vite envolés. Le gouvernement de la province avait décidé d'organiser une vente à l'encan et l'agent des Terres ne fut pas déçu du résultat.

« J'ai acheté un lot pour 450 \$ et j'en suis bien content. Dans le coin de Montréal d'où je suis originaire, les terres ne sont plus

disponibles et celles que l'on peut acheter coûtent beaucoup trop cher », affirmait Claude Brassard qui avait fait le long trajet du Québec pour cette journée spéciale.

Le prix moyen par terrain vendu hier était de 350 \$ et certains ont même payé jusqu'à 1 500 \$ pour un seul terrain particulièrement bien situé. À la fin de la journée, 146 lots avaient été vendus, dont plusieurs à des spéculateurs qui espèrent pouvoir profiter du trafic accru qui circulera via cette métropole du Nord.

Le salaire annuel moyen d'un maître

d'école en Ontario cette année se chiffre à 300 \$.

« C'était la folie furieuse », affirmait un simple colon qui a affirmé avoir payé trop cher un terrain dans le canton de Glackmeyer.

« Les prix payés reflètent la confiance des gens dans l'avenir de la ville et de la région », affirmait le ministre des Terres, Mines et Forêts, Francis Cochrane dont la ville portera le nom. Cochrane était de passage en ville pour cet événement.

Pourtant, les conditions n'étaient pas parfaites. Malgré tout le bon vouloir des autorités provinciales et du chemin de fer Temiscaming & Northern Ontario, on n'a pas réussi à compléter la voie ferrée jusqu'au site de la ville. Environ 600 participants ont dû parcourir trois kilomètres à l'extrémité du tronçon du T & NO avant de se rendre à l'entrepôt construit sur le futur site de la ville.

Mais le gouvernement provincial de James Whitney avait déjà fait connaître son enthousiasme pour le développement des vastes richesses du nord de l'Ontario.

« Je suis convaincu que cette nouvelle ville deviendra la métropole du Nord », affirmait le premier ministre, sir James Whitney, à l'Assemblée législative l'année dernière.

Suite à ces annonces, le gouvernement de Whitney envoya sur place W. J. Bauldry, à qui l'on avait confié la tâche de tracer les rues et arpenter des lots.

Ce dernier avait « tout fait en grand, pour accommoder une grande population », avait-il affirmé. Il prévoyait que les 3e, 4e, 5e et 6e avenues, larges de 35 mètres chacune, constitueraient les principales artères de la ville. Il a également tracé des rues à l'est du lac Commando pour les vagues futures de développement.



Les résidents de Cochrane font comme s'ils y étaient habitués, mais le train ne passe dans la région que depuis deux semaines. Le Transcontinental, qui passe par Québec en route vers le nord de l'Ontario et l'Ouest, a déjà créé de nombreux emplois. (Musée Ron Morel)

LE TEMISCAMING & NORTHERN ONTARIO S'ARRETE A COCHRANE

Le gouvernement encouragé par les découvertes de Cobalt et de Porcupine

(COCHRANE, 1908) — C'est à Cochrane que s'est arrêtée la nouvelle ligne de chemin de fer du gouvernement de l'Ontario. Ce dernier espère, en terminant l'aménagement de cette nouvelle route de North Bay à Cochrane, dans le district d'Algoma, ouvrir à l'exploration et au développement les richesses et le potentiel agricole, sylvicole et minier du Nouvel-Ontario.

Depuis 1905, le gouvernement provincial a grandement profité de la ruée sur Cobalt, où Fred Larose a découvert en 1903 un important gisement d'argent que l'on exploite depuis. En quelques années, la population de Cobalt s'est accrue à plus de 20 000 personnes, développement que voudrait répéter la province un peu partout dans les terres explorées en 1900 que l'on juge riches en ressources de toutes sortes.

Déjà, la poursuite de ces travaux vers le nord pourrait s'avérer productive. La Gazette a appris que des explorations préliminaires au sud de

Cochrane auraient permis de déceler un important gisement d'or et on pourrait bientôt construire une ligne secondaire vers cette région minière que l'on nomme pour l'instant Porcupine.

« Nous voulions nous assurer que le chemin de fer se rende jusqu'à Cochrane pour joindre le Transcontinental que construit présentement le gouvernement fédéral pour le compte de la compagnie Grand-

Tronc Pacifique », de dire le premier ministre ontarien, le conservateur James Pliny Witney. En entrevue avec le journal La Gazette, Witney a affirmé que la nouvelle ligne du TN & O pourrait profiter de la construction du Transcontinental en transportant les matériaux, les hommes et les vivres qui serviront à les alimenter pendant les travaux.

Le premier ministre n'a toutefois pas voulu confirmer que

la province chercherait bientôt à prolonger jusqu'à la baie James le tracé du TN & O. La rumeur circule depuis la mise sur pied de la commission provinciale en 1902 que les conservateurs voudraient ouvrir la baie James au transport du grain en provenance de l'Ouest en aménageant une ligne jusqu'à l'embouchure de la rivière Moose où on a fondé un petit hameau près des installations des Frères Révillon.

UN BOOM DE LA CONSTRUCTION AU POSTE DE RÉVILLON

(RIVIÈRE MOOSE, 1909) — Les affaires roulent particulièrement bien dans la région du poste de traite de Révillon Frères, à l'embouchure de la rivière Moose.

« Il faut loger toutes ces personnes à notre service et nous trouvons de plus en plus difficile de faire venir suffisamment de bois de l'extérieur, par bateau, pour construire plusieurs maisons en plus des édifices pour l'administration du poste », affirmait le gérant, Agustine Undergarten.

La société a donc décidé de construire le premier moulin à scie de l'histoire de la communauté pour palier la demande. On transporte le bois rond jusqu'au village avec des boeufs.

« Nous avons un tellement grand besoin de bois que j'ai fait demande à la maison-mère pour que l'an prochain, à bord de notre vaisseau de provisions, nous obtenions les services de deux employés qui auront comme seule tâche de nous trouver des billots et de les transporter jusqu'au moulin à scie », ajoutait Undergarten.



L'église anglicane de Moose Factory vient tout juste d'être repeinte. Pendant la construction, l'édifice était parti à la dérive avec les glaces flottant vers le nord, mais on a réussi à la ramener à bon port. On a retrouvé l'édifice — incroyablement en une seule pièce — à plusieurs kilomètres d'où on a dû le remorquer jusqu'à emplacement permanent sur l'île. On a décidé de tout simplement percer des trous dans le plancher de l'église pour laisser pénétrer l'eau si jamais les inondations menaçaient à nouveau la petite communauté insulaire.

LA GAZETTE DU NOUVEL-ONTARIO

Nouvel-Ontario

Du 1er janvier 1911 au 31 décembre 1933

Gratuit

Cochrane rasée par les flammes une deuxième fois

Des centaines de victimes

(COCHRANE, 1916)

— Pour une deuxième fois en un peu plus de cinq ans, les résidents de Cochrane et de la région ont dû lutter contre un monstre sorti de la forêt: le feu.

Bien qu'on connaisse déjà le coupable, on n'a toujours pas réussi à déterminer s'il s'agit d'un incendie dont les causes seraient naturelles ou encore si les colons ont eux-même causé le désastre en faisant brûler les souches et les débris sur leur terre, comme c'est ici la pratique.

Le 29 juillet, le feu est arrivé de l'ouest et a traversé la petite ville en diagonale, en direction nord-est.

«Malgré les signes de danger provenant des petits incendies de forêt isolés qui brûlaient pendant tout le mois de juillet, l'épouvantable catastrophe qui balaya tout notre district est survenue avec une vitesse foudroyante. Ellen anéantit presque complètement notre ville aussi bien que plusieurs autres villes et villages», affirmait un journaliste sur place pendant l'incendie.

« Nous ne pouvions que rester bouche bée

et tout à fait impuissants devant la monnaie de cet incendie diabolique. On attendit l'alarme toute la matinée et quand elle sonna, il ne manquait pas de pompiers et autres volontaires. Pourtant, on ne s'attendait pas à une catastrophe de l'envergure de 1911», poursuivait-il, faisant bien sûr allusion au premier feu de 1911.

Ce sont toutefois les régions rurales limitrophes qui ont essuyé les plus durs coups le 29 juillet. Une bonne partie des maisons furent la proie des flammes.

«Il y en a qui se sont sauvés avec leurs chevaux jusque dans le lac Lillabelle», affirmait Albert Charron.

Du côté de la famille Bradette, «on avait un grand champ de patates dans la côte, puis on s'est là dedans. Quand le feu prenait après notre linge, on s'arrachait les morceaux», affirmaient les membres de cette famille de pionniers installée dans la région depuis plusieurs années.

Si certains ont réussi à échapper aux flammes, tous n'ont pas été aussi chanceux. Dans le canton de

Glackmeyer, où plusieurs familles canadiennes-françaises avaient pris racines, les Proulx, les Roy et les Lauzon ont été décimées par ce désastre humain. Les survivants — lorsque c'était le cas — ont pris le train et se sont enfuis d'une région qui ne portait plus pour eux que de mauvais souvenirs.

Ce n'était pas la première expérience du genre pour plusieurs des colons et des citoyens de la région. Le 11 juillet 1911, une bonne partie de la ville et des campagnes environnantes y avaient passé.

Le feu avait aussi atteint le petit campement minier de Timmins-Porcupine.

«À trois heures de l'après-midi, il faisait noir, on va dire comme à 11 heures du soir. On ne voyait pas son chemin parce que la boucane noire était comme un brouillard par dessus la ville. Les gens du chemin de fer passaient dans les rues avec un haut-parleur. Ils avertissaient le monde de se sauver à la "station". Le monde s'en allaient tous là. Ils se dépêchaient aussi à essayer à se sauver leur vie... On est parti vers trois heures et on est revenu le lendemain matin... Le lendemain matin, tout était brûlé, y a même des gens qui sont brûlés sur les bords de la ville, dans la campagne», racontait Albert Charron, qui était alors âgé de 10 ans.

Les incendies de 1911 et de 1916 auront fait 306 victimes.

* Avec des citations tirées de M. Begley, *Cochrane qui cite le journal Northland Post.*



La vie n'a pas été facile pour les résidents de Cochrane qui ont subi les désastreux effets de deux incendies majeurs en un peu plus de cinq ans. Plusieurs colons y ont trouvé la mort, n'ayant pu se réfugier assez rapidement dans un endroit sécuritaire. Bon nombre d'anciens résidents ont quitté après avoir tout perdu dans les deux incendies. D'autres, comme en témoigne cette photo prise à l'été 1925, n'ont pas hésité à y reconstruire leur commerce ou leur domicile. (Archives publiques de l'Ontario)

Le Temiscaming & Northern Ontario atteint finalement la baie James

Tout un défi au niveau de l'ingénierie

(MOOSONEE, 1932)

— Le dernier chapitre de la course à la baie d'Hudson vient tout juste de se terminer. Lors d'une cérémonie spéciale aujourd'hui, le dernier crampon de cette audacieuse ligne de chemin de fer fut enfoncé pour signaler la fin des travaux.

Pourtant, l'idée remonte à la toute fin du siècle dernier. À cette époque, les gouvernements investissent fortement dans les projets de construction de voies ferrées, des projets qui s'avèrent, du moins dans le cas du Temiscaming & Northern Ontario avec les découvertes comme celles de Cobalt et de Timmins, des entreprises fort lucratives.

« Nous avions l'intention de construire une ligne vers le Nord et nous avions déjà, en 1902, commandé

des études de faisabilité pour un chemin de fer jusqu'à la baie James», affirmait le premier ministre George S. Henry cet après-midi suite à la cérémonie. Le premier ministre Henry a enfoncé un crampon en or; le juge Latchford, qui avait inauguré les travaux en 1902, en a enfoncé un en argent; tandis que George W. Lee, le président du conseil d'administration du T & NO, a planté un crampon en fer.

La ligne jusqu'à l'eau salée ne fait que moderniser une voie de transport utilisée depuis des temps immémoriaux par les indiens et les premiers explorateurs européens. Le Chevalier de Troyes avait emprunté cette route pour aller surprendre les Anglais à Moose Factory en 1686.

« L'élément le plus important pour nous fut certes l'annonce par Hydro Ontario qu'elle prévoyait construire des barrages hydro-électriques dans la région. Nous savions qu'ils auraient besoin de moyens de transport efficaces jusqu'à ces sites», confirmait George W. Lee. Les travaux débutèrent donc il y a plus de 10 ans, en 1921.

Le premier contrat fut attribué en 1922 et deux ans plus tard, la voie s'arrêta à Fraserdale. On connaissait alors le potentiel hydro-électrique d'une autre rivière, la rivière Kapuskasing, à l'ouest. Le gouvernement ontarien a alors songé à construire une ligne secondaire afin d'exploiter le potentiel de bois à pâte de la région de Smoky Falls sur la ri-

vière Kapuskasing. La société Spruce Falls Power and Paper, qui a obtenu du gouvernement provincial une immense concession forestière dans ce secteur en

1926, a aménagé dans la région sa propre ligne privée.

On s'est par la suite affairé à terminer, de 1928 à 1931, la construction de la ligne vers la baie d'Hudson.

CHARLES LINDBERGH DE PASSAGE À LA BAIE

(BAIE JAMES, 1931)

— Le Colonel Charles Lindbergh et son épouse ont effectué une visite surprise le 1er août dernier.

À bord de son avion le «Sirius», le pilote bien connu s'est posé entre les îles Charles et Sawpit.

« Nous avons besoin d'essence et Monsieur Willie Moore, un résident de la région, a été bien aimable de nous aider en apportant des barils d'essence jusqu'à notre aéronef

à bord de son canot», disait Lindbergh.

Le couple est reparti le lendemain en mettant le cap sur Churchill, au Manitoba. «Nous sommes en route vers l'Asie et nous prévoyons arriver en Chine vers le début du mois d'octobre», a-t-il poursuivi.

Lindbergh a également parlé de la possibilité de traverser l'Atlantique en avion l'an prochain, ce qui n'a jamais encore été accompli.

La crise frappe dur dans le nord de l'Ontario

(RIVIÈRE MOOSE, 1936) — C'est la crise et le krach boursier de 1929 qui auront finalement eu raison de la firme Révillon Frères. La Compagnie de la Baie d'Hudson a annoncé hier qu'elle achetait en entier la société et qu'elle en assumait le contrôle immédiatement.

Déjà en 1926, les difficultés financières avaient forcé Révillon Frères à vendre 51 % de ses actifs à la Compagnie de la Baie d'Hudson. C'est la crise qui débute avec les déboires des marchés boursiers en 1929 et la chute subséquente des prix de la fourrure qui signaleront la fin de cette aventure qui aura duré 33 ans à la rivière Moose.

LA GAZETTE DU NOUVEL-ONTARIO

Nouvel-Ontario

Du 1er janvier 1934 à aujourd'hui

Gratuit

On construit un hôpital regional à Moose Factory

(MOOSE FACTORY, 1950) — Les indiens de toute la baie James auront maintenant leur

**Jonathan
Cheechoo repêché
par les Sharks**

(BUFFALO, N.Y., 1998) — Jonathan Cheechoo, un autochtone originaire de la petite communauté de Moose Factory, a été repêché au 29e rang par les Sharks de San Jose cet après-midi. Après une première saison très productive au sein des Bulls de Belleville, Cheechoo est devenu ce que l'on croit être le premier hockeyeur d'origine cri à être repêché par une formation de la Ligue nationale de hockey.

propre hôpital. Le gouvernement fédéral a annoncé aujourd'hui l'ouverture officielle du nouvel établissement.

La fête n'aura toutefois été de longue durée. Déjà, les premiers patients ont fait leur arrivée à l'Hôpital de l'île de Moose Factory. Ils sont arrivés d'un peu partout sur la côte. Dans un centre prévu pour accueillir un maximum de 150 patients, on a retrouvé à certaines périodes plus de 350 malades.

« Les indiens de la baie James sont gravement touchés par une crise de tuberculose », affirmait le directeur de l'hôpital. L'Association canadienne du poumon a financé en partie la construction du cen-

tre hospitalier et on a cru bon souligner cette contribution en construisant l'hôpital en forme de la croix de Lorraine. La croix de Lorraine est le symbole de l'Association canadienne du poumon.

En visitant le secteur de l'hôpital, bien des visiteurs se questionnent quant à l'utilité du réseau de tuyaux qui relie les édifices du centre hospitalier, incluant les résidences des médecins et du personnel.

Il s'agit d'un ingénieux système de chauffage central qui fonctionne au charbon. Les tuyaux ont été aménagés au dessus des rues de la communauté puisqu'il aurait été trop périlleux de les enfouir sous la terre en raison du gel.



L'Hôpital de l'île de Moose Factory fut construit en 1949 et a accueilli des centaines de tuberculeux dès l'année suivante.

Les autochtones contribuent à l'effort de guerre



Sans même demander ce qu'ils obtiendraient en retour, les autochtones de Moose Factory et de Moosonee se sont portés volontaires dans l'armée canadienne au cours de la Première et de la Deuxième Guerre mondiale. Au moment de ces désastreux conflits où, toute proportion gardée, la région a envoyé le plus fort taux de soldats volontaires de toutes les régions canadiennes, les autochtones ne profitaient toujours pas du droit de vote, droit qu'ils n'obtiendront qu'en 1960, soit plus de quarante ans plus tard que les Canadiennes.

Les autochtones prennent le contrôle de leur système d'éducation

(MOOSE FACTORY, 2001) — Les citoyens de Moose Factory et les dirigeants de leur système scolaire se réjouissent des progrès des dernières années en faveur d'un plus grand contrôle autochtone sur le système d'éducation dans les communautés de

la baie James.

À Moosonee, l'école fut construite en 1967 et fait partie du Centre d'éducation de Moosonee. Il abrite aujourd'hui les installations du conseil public, le conseil des écoles séparées et le Collège Northern.

Du côté de Moose Factory, on a construit en 1995 le Centre d'éducation Munroe Linklater Sr. C'est à partir de ce nouveau centre que l'on administre les programmes élémentaires, secondaires et postsecondaires pour les membres de la Première nation.

Pour les autochtones, un plus grand contrôle du système d'éducation constitue une importante étape dans l'obtention des pleins droits à l'autodétermination.

TOUJOURS SANS NOUVELLES DU DR HUDSON ET DE BILL BARILKO

(MOOSONEE, 1951) — On est toujours sans nouvelles de l'avion Fairchild 24 de deux pêcheurs bien connus qui n'est pas revenu à Cochrane, leur point de départ d'arrivée.

Il y a déjà plusieurs jours qu'un groupe de chercheurs, surtout la famille et les amis, mais aussi la force policière de l'Ontario, sont à la recherche du hockeyeur Bill Barilko et son partenaire de pêche, le Dr Henry Hudson.

Un hélicoptère est atterri ici aujourd'hui dans un dernier effort pour retrouver les deux hommes. L'aéronef est reparti sans avoir réussi dans sa tâche.

Bill Barilko, originaire de Timmins, avait compté le

but de la victoire lors de la dernière partie de la série finale de la Coupe Stanley le printemps dernier. Son équipe, les Maple Leafs de Toronto, avaient alors rem-

porté la cinquième partie contre les Canadiens de Montréal, grâce au but en prolongation de Barilko.

Les deux grands amis et amateurs de pêche s'étaient rendus dans la région de Rupert House, plus au nord sur la côte de la baie James.

Introuvable, certains ont avancé que Barilko s'était enfui en Union soviétique, d'où ses parents sont originaires. Ils avancent qu'il occuperait un poste d'entraîneur de hockey dans ce pays.



Bill Barilko
porté disparu...

La NASA à Moosonee ?

(MOOSONEE, 1959) — Des représentants du gouvernement fédéral sont arrivés à Moosonee aujourd'hui afin d'étudier la possibilité de construire un site de lancement de missiles dans la communauté de la baie James.

Selon des experts, la proximité de cette petite communauté avec toutes les grandes villes du monde grâce à son port et sa ligne de chemin de fer et le fait qu'il n'y ait pas de grandes populations font de ce site un endroit idéal.

« Les autres sites comparables que nous avons réussi à identifier se trouvent en Australie centrale », affirmait un des chercheurs.

Si le projet s'avérait possible, on estime que la construction pourrait coûter 60 millions de dollars. La course à l'espace entre l'U.R.S.S. et les États-Unis ne seraient pas étrangères à cette affaire.

Une visite riche en histoire et en culture

(MOOSONEE, 2001) — C'est une journée remplie d'activités de tout genre, en passant par des épopées historiques à couper le souffle et des traditions et des cultures peu connues, qui vous attend après avoir bordé l'Express de l'Ours polaire en direction de la baie James.

Tout au long de ce périple, à partir de Cochrane, mais surtout pendant les derniers kilomètres de votre trajet et jusqu'à votre arrivée, vous avez pu témoigner des changements à la nature : les conifères de plus en plus petites, l'absence quasi totale de dénivellations, certains jours,

l'air frais du large.

Ce qui en grande partie fera le succès de votre visite à Moosonee et Moose Factory, c'est le signification historique des sites que vous verrez aujourd'hui. Les verrières de la cathédrale catholique du Christ-Roi, un arrêt devant la plaque historique de Henry Hudson devant la rivière Moose, une traversée en canot-taxi entre les îles qui mènent à Moose Factory.

Une fois rendu sur l'île, votre guide vous fera visiter l'hôpital, l'église anglicane St-Mark's au passé aussi riche que le décor, les édifices qui ont jadis abrité

les employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson.

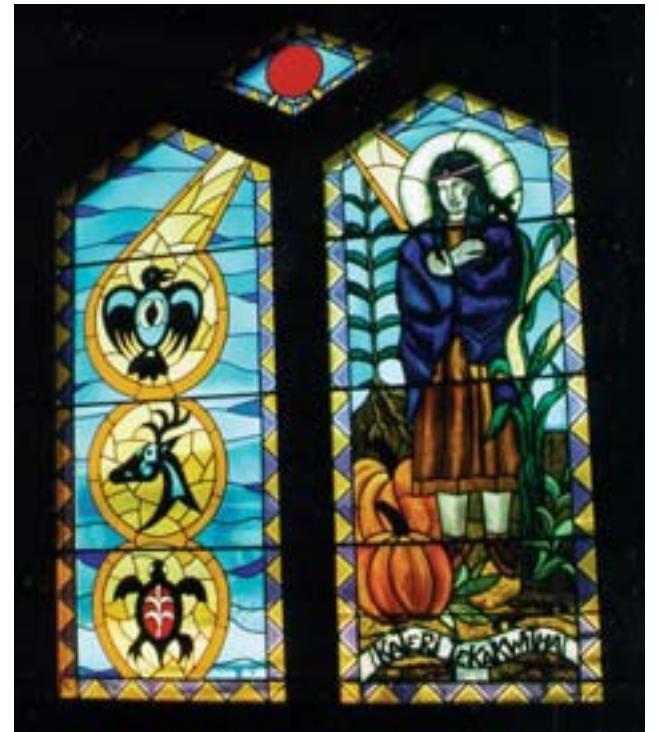
Cette visite à la baie James vous permettra aussi de vous immerger dans la culture autochtone qui a aidé à construire le Canada que nous connaissons aujourd'hui. Les riches traditions, la culture et l'ingéniosité de ces premiers habitants de la baie réussiront sûrement à vous émerveiller et vous surprendre.

Partagez cette culture; vos hôtes en sont d'ailleurs fort généreux. Goûtez la banick, portez une attention particulière aux traditions et aux coutumes qu'on vous expliquera au

Centre d'interprétation sur la culture cri, rappez-vous avec vous un petit souvenir fabriqué par les habitants de l'endroit.

Vous êtes ici, dans un monde différent, qui vit à son propre rythme, selon des saisons tantôt plus longues, ou trop brèves, au gré des marées et dans un environnement que plusieurs jugeraient trop austère pour y passer leur vie.

Nous espérons que votre journée soit une aventure unique qui laissera une marque indélébile sur votre façon de voir cette contrée éloignée et le pays qu'elle a contribué à façonner.



Une visite des splendides verrières de la cathédrale du Christ-Roi, comme celle-ci de Kateri Tekakwitha, figurent sur la liste d'activités à ne pas manquer.

Venez revivre la fascinante histoire de la baie James en compagnie de notre guide francophone.



RÉSERVATIONS
1-877-OUI-NORD

Voire journée comprend:

- accompagnement d'un guide francophone pour la journée entière
- accès à tous les musées et au centre d'interprétation des Cris
- transport à Moose Factory en taxi-canot
- transport sur l'île de Moose Factory
- un journal d'époque
- cahier d'activités pour les enfants

Le forfait est disponible les mercredis, jeudis et samedis

Prix: Adulte - 35,00 \$
(Taxes incluses) Enfant - 25,00 \$



Projet offert en partenariat avec le Centre culturel La Ruche de Cochrane.