

Fort-Chimo, carrefour de l'est de l'Ungava

Yves Cartier

Volume 9, numéro 17, 1964

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020527ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020527ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Cartier, Y. (1964). Fort-Chimo, carrefour de l'est de l'Ungava. *Cahiers de géographie du Québec*, 9(17), 61–75. <https://doi.org/10.7202/020527ar>

Résumé de l'article

Fort Chimo is located on the left bank of the Koksoak river 30 miles from Ungava Bay. The Koksoak was first discovered in 1811 by Kohlmeister and Kmoch, Moravian missionaries from Okak on the Labrador Coast. In 1831, two Hudsons Bay traders, Nicol Finlayson and Erland Erlandson, established the original Fort Chimo post on the right bank of the Koksoak river, six miles downstream from the present town. The post had a virtually continuous history of occupation from 1831 until very recently.

In 1944, the American army established an air base on the Koksoak river at the present site of the town of Fort Chimo. A great number of the local Eskimos moved away from the old post and congregated about the air base. The Americans abandoned the base in 1948 but most of the Eskimos remained on the site. The new town of Fort Chimo is now located beside the air field and the old post has been completely abandoned.

Fort Chimo had a population of 490 Eskimos and 100-150 whites in 1963. The Eskimos are at grips with serious social and economic problems : poverty, un-employment, alcoholism, etc. However the establishment of a fishing and wood-cutting cooperative in 1961 augures well for the Eskimo community.

With the exception of Schefferville, Fort Chimo is the most important centre of eastern Ungava. First a trading post, Fort Chimo now has an important service and administration junction as well as being a major transportation centre. Fort Chimo can be reached both by air and sea from southern Québec, but most of its supplies arrive by boat.

FORT-CHIMO, CARREFOUR DE L'EST DE L'UNGAVA

par

Yves CARTIER,

Centre d'études nordiques, université Laval, Québec.

La population esquimaude de la province de Québec est répartie exclusivement sur le littoral de la baie et du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava. La presque totalité de cette population se trouve dans 11 postes : Grande-Baleine (Great Whale), Port-La Pérouse (Port Harrison), Povungnituk, Ivugivik, Sagluk (Sugluk), Maricourt (Wakeham Bay), Koartak, Baie-François-Babel (Payne Bay), Fort-Chimo, Port-Nouveau-Québec (George River) et Havre-Turquétil (Port-Burwell).

Il existe également deux groupes moins importants et semi-permanents à la baie Lomer-Gouin (Hopes Advance Bay) et à la baie aux Feuilles.

La population esquimaude dans le Québec en 1962 atteignait 2,706 âmes.¹ Les deux postes les plus importants sont Grande-Baleine sur la baie d'Hudson et Fort-Chimo sur la baie d'Ungava. Les deux postes se ressemblent d'ailleurs sur plusieurs points. Outre leur population esquimaude, ils ont tous les deux une population blanche relativement importante. Fort-Chimo a été une base militaire durant une partie de la guerre '39-'45, alors que Grande-Baleine est dans la même situation aujourd'hui. Grande-Baleine compte un certain nombre d'Indiens parmi sa population actuelle ; Fort-Chimo a eu les siens entre 1947 et 1953. Enfin ces deux postes sont les deux plus importants centres administratifs, de services et de communications de l'Ungava arctique et subarctique, à l'exception de Schefferville qui est un cas spécial.

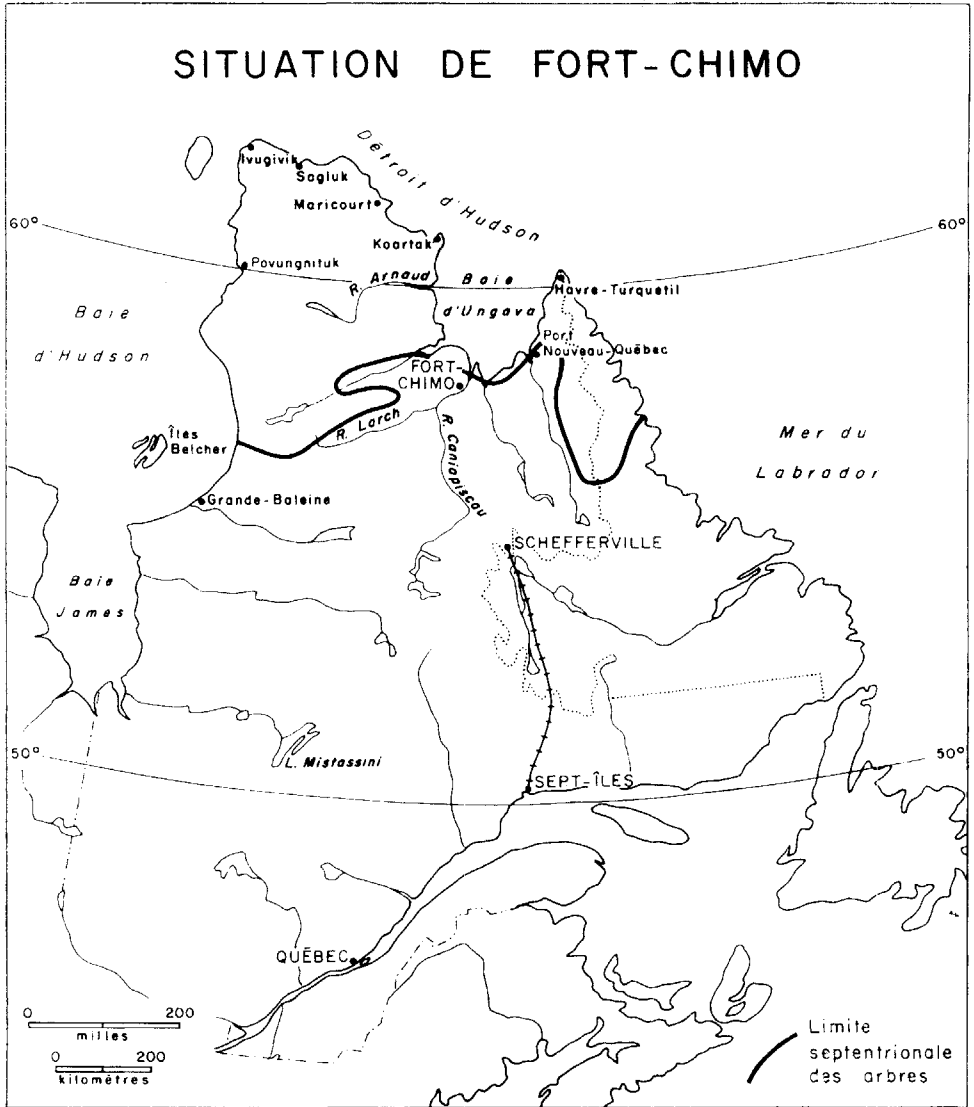
Ici s'arrête notre comparaison entre Grande-Baleine et Fort-Chimo. Nous nous attacherons au cas de Fort-Chimo seulement, centre nerveux de l'est du Nouveau-Québec.

LE MILIEU PHYSIQUE

Fort-Chimo est situé sur la rivière Koksoak qui se jette dans la baie d'Ungava quelque 30 milles plus au nord. En fait, il existe deux Fort-Chimo, l'ancien et le nouveau. L'ancien poste, maintenant abandonné, occupait une petite terrasse alluviale bien drainée immédiatement à l'aval du coude formé par la rivière à cette latitude et dont l'angle est marqué par une île rocheuse appelée Big Elbow. Le village actuel, situé à l'amont de l'ancien Fort-Chimo, est installé lui aussi sur une terrasse sableuse plus étendue, sur la rive gauche. L'ancien poste était sur la rive droite. Les deux terrasses où sont construits l'ancien et le nouveau Fort-Chimo sont à une altitude d'environ 50 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer.

¹ Voir à ce sujet BROCHU, Michel, *Le défi du Nouveau-Québec*, p. 50. Brochu donne un total de 2,791 Esquimaux, mais ce chiffre inclut les Esquimaux des îles Belcher qui appartiennent aux Territoires du Nord-Ouest (région de l'est).

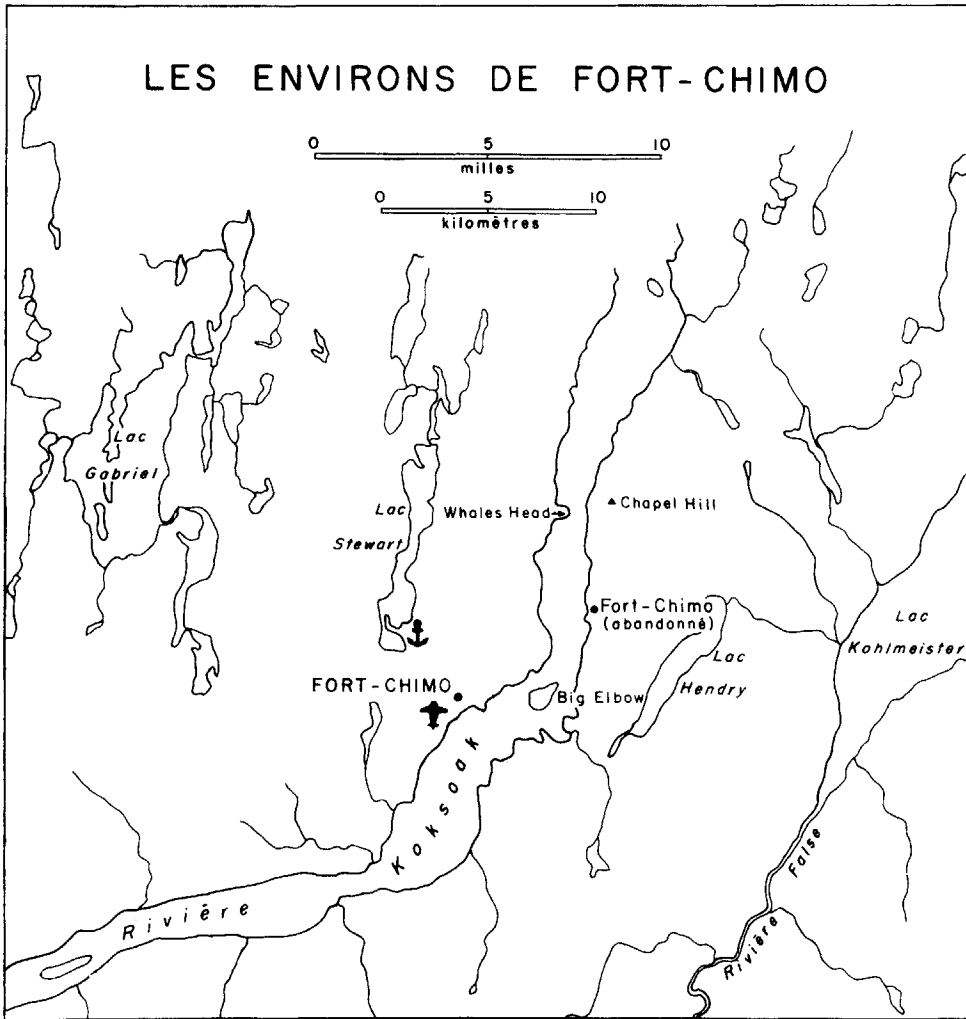
FIGURE I



Le relief d'ensemble de la région est médiocre, ne dépassant pas 500 pieds. Le pays offre l'aspect d'un plateau peu découpé et incliné en pente douce vers la baie d'Ungava où il s'enfonce graduellement. Les collines de roches précambriennes, aux flancs arrondis, sont séparées par des dépressions aux contours vagues encombrées de dépôts abandonnés par le glacier en retraite. Quelques lambeaux de terrasses, à divers niveaux, viennent seuls mettre un peu de géométrie dans ce paysage.²

² CARTIER, Yves, *Géographie physique de la région de la rivière Koksoak*, pp. 9-84.

FIGURE II

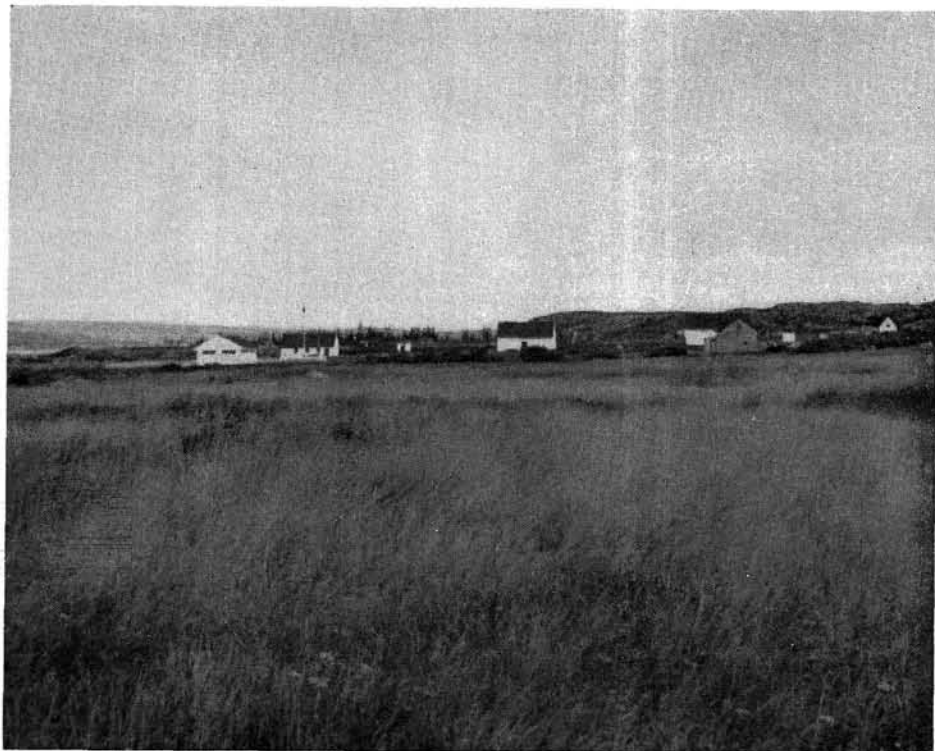


La végétation de la région représente trois grandes zones : arctique, hémiarctique et subarctique.³ La zone arctique occupe la partie nord de la région au-delà de la ligne des arbres qui traverse la rivière 15 milles avant son embouchure. Le plus souvent les collines de gneiss granitique sont dénudées ou recouvertes d'une mince pellicule lichennique. Dans les dépressions sont juxtaposées des parcelles de toundra et de taïga. C'est la portion de la région de Fort-Chimo appartenant à la zone hémiarctique. La portion subarctique limitée aux rives de la Koksoak est un prolongement vers le nord de la zone subarctique s'inscrivant comme un coin dans la zone hémiarctique le long des rivières Caniapiscau et Koksoak.

³ ROUSSEAU, Jacques, *La zonation latitudinale dans la péninsule Québec-Labrador*. Voir bibliographie.

La végétation de la portion arctique de la région ne comprend pas d'arbres. La couverture végétale est réduite à une mince couche de lichens ou de mousses où sont piqués quelques espèces à fleurs et des buissons. Les arbres, surtout l'épinette noire (*Picea mariana*) et le mélèze (*Larix laricina*), sont communs aux zones subarctique et hémiarctique. Ici et là, on peut voir quelques peupliers baumiers (*Populus balsamifera*) dont la tache plus claire tranche sur le fond sombre des épinettes et des mélèzes. Comme dans la portion arctique, le plancher lui-même est couvert de lichens et de mousses. Les arbustes sont représen-

PHOTO I



(Photo Yves Cartier, 1962).

Vue partielle de l'ancien poste de Fort-Chimo sur la rive droite. Les bâtiments de couleur blanche sont les entrepôts, le magasin et la maison d'habitation de la Cie de la Baie d'Hudson.

tés par le bouleau glanduleux (*Betula glandulosa*), plusieurs espèces de saules nains et l'aulne (*Alnus crispa*) fréquent sur les rives des cours d'eau et des lacs.

En résumé, la végétation la plus opulente se retrouve sur les rives immédiates de la Koksoak. Les individus diminuent en nombre et en taille à mesure que l'on s'éloigne des rives ou que l'on approche de la zone arctique. Les sommets sont dénudés la plupart du temps.

EXPLORATION DE LA RÉGION ET HISTOIRE DE FORT-CHIMO

Le 24 juin 1811, deux missionnaires des missions moraves du Labrador, Benjamin Gottlieb Kohlmeister et George Kmoch, partis d'Okak sur la côte du Labrador, longèrent la côte est de la baie d'Ungava et découvrirent la rivière George. Continuant leur voyage vers l'ouest, ils jetèrent ensuite l'ancre à l'embouchure de la Koksoak, le 24 août suivant. Ils la baptisèrent South River.

Dans leur rapport publié à Londres en 1814, ils font nombre d'observations sur les Esquimaux, la géologie, etc., et indiquent des endroits favorables à l'établissement de postes sur la rivière Koksoak.⁴

Le même rapport semblait également très favorable sur les possibilités de faire la traite des fourrures dans cette région. Toujours est-il qu'il avait attiré l'attention de la Compagnie de la baie d'Hudson. En 1828, William Hendry, personnage au service de la Compagnie, traverse toute la péninsule depuis Moose Factory sur la baie James jusqu'à la rivière Koksoak qu'il descend ensuite jusqu'à son embouchure.⁵ C'est sur la rive droite, à une trentaine de milles de l'embouchure, qu'il choisit l'emplacement où sera établi le futur poste de Fort-Chimo.

Le poste fut érigé dès 1830 par Nicol Finlayson et Erland Erlandson.⁶ Contrairement à ce que laissait entendre le rapport de Kohlmeister et Kmoch, le gibier à fourrure était rare dans la région et il semble que la Compagnie n'arrivait pas à faire des profits à cause du coût élevé du transport par mer des choses nécessaires au ravitaillement du poste et aux échanges. John McClean reçut de George Simpson, alors gouverneur des territoires de la Compagnie de la baie d'Hudson, la mission d'essayer d'établir le commerce des fourrures par l'intérieur de la péninsule d'Ungava-Labrador. Plus exactement on voulait de lui qu'il ouvre des communications terrestres entre Fort-Chimo et Esquimaux Bay (aujourd'hui Hamilton Inlet) dans le sud du Labrador.

Prévenu par Erlandson des immenses difficultés que comportait ce trajet par les rivières, McClean fit le voyage l'hiver, partant le 2 janvier 1838 de Fort-Chimo pour Hamilton Inlet qu'il atteignit au milieu de février. L'année suivante, un autre voyage dans l'intérieur lui permit de découvrir les chutes Hamilton sur la rivière du même nom.

Comme Erlandson et lui-même l'avaient prévu, cette route s'avéra impraticable et le rapport de McClean au gouverneur Simpson est très clair à ce sujet : « Having thus ascertained the impracticability of the inland communication, I transmitted the result of my observations to the Governor. »⁷

⁴ KOHLMEISTER, B. G., et KMOCH, George, *Journal of a Voyage from Okkak, on the coast of Labrador, to Ungava Bay, Westward of Cape Chudleigh ; undertaken to explore the Coast, and visit the Esquimaux in that unknown Region*, McDowall, Londres, 1814.

⁵ HUDSON'S BAY RECORD SOCIETY, *Northern Quebec and Labrador Journals and Correspondance, 1819-1835*, pp. 69-99, *Journal of William Hendry (1828)*.

⁶ *Ibid.*, pp. 101-176, *Journal of Nicol Finlayson (1830-1833)* et pp. 199-220, *Journal of Erland Erlandson (1832-1833)*.

⁷ MCCLEAN, John, *Notes of a Twenty-five Years' Service in the Hudson's Bay Territory*, p. 220.

McClellan demeura ensuite à Fort-Chimo jusqu'en 1842, année où l'on ferma le poste. Le poste ouvrit à nouveau en 1866⁸ et il est resté ouvert depuis ce temps. Cette période a, semble-t-il, été favorable. Depuis, Fort-Chimo est un poste à profits pour la Compagnie de la baie d'Hudson. C'est difficile à expliquer, mais cela est peut-être dû à l'amélioration des conditions de transport par mer ou à une diminution du coût de ce transport. Les deux facteurs ont probablement joué, le second dépendant du premier.

ÉCONOMIE ET POPULATION

Les données concernant l'histoire de la population de Fort-Chimo sont très fragmentaires. On sait que la population esquimaude atteignait 490 âmes à l'été de 1963.⁹ Les recensements du Canada ne donnent de chiffres que pour l'ensemble de la population esquimaude du Québec. Aucun chiffre de population ne se trouve dans le journal de William Hendry, ni dans ceux de Nicol Finlayson et de Erland Erlandson, ni dans les *notes* de McClellan. Il faut attendre 1890 avant d'obtenir quelques données au sujet de la population du « peuple de la rivière Koksoak ». L'ethnologue Lucien Turner, qui a séjourné un certain temps à Fort-Chimo à cette époque, rapporte les chiffres suivants : « The Koksoak river people include only four or five families and number less than 30 souls ».¹⁰ Par rapport à aujourd'hui il s'agit donc d'une augmentation nette de 460 âmes.

Nous ne possédons aucune statistique ancienne précise sur les taux de natalité et de mortalité de la population esquimaude lors du contact avec les Blancs et immédiatement après. On imagine cependant que le taux de natalité était faible (les femmes esquimaudes nourrissant leurs enfants au sein durant plusieurs années) et que le taux de mortalité était très élevé. L'augmentation de la population devait être très lente si l'on tient compte du faible taux de natalité et du taux élevé de mortalité infantile auquel s'ajoutaient les décès dus à la maladie (1952) et aux famines (1940-41). Actuellement le taux de natalité est moyen,¹¹ soit 23,9/1000. Quant au taux de mortalité, il est en diminution constante. En effet, depuis 1948, grâce aux soins médicaux fournis par les Services de santé du gouvernement du Canada, la mortalité infantile est moins élevée, les épidémies plus rares et moins graves. Les famines semblent être également chose du passé. En un mot, la population esquimaude actuelle de Fort-Chimo est une population jeune et en augmentation assez rapide.

Un autre facteur qui explique aussi la population relativement nombreuse de Fort-Chimo est l'agglomération, près de ce poste de traite, des Esquimaux nomades des environs et la fermeture d'autres postes voisins comme ceux de la rivière aux Feuilles, de False River et de la rivière à la Baleine.

⁸ VOORHIS, Ernest, *Historic Forts and Trading Posts*, le numéro de la liste correspondant à Fort-Chimo est 107.

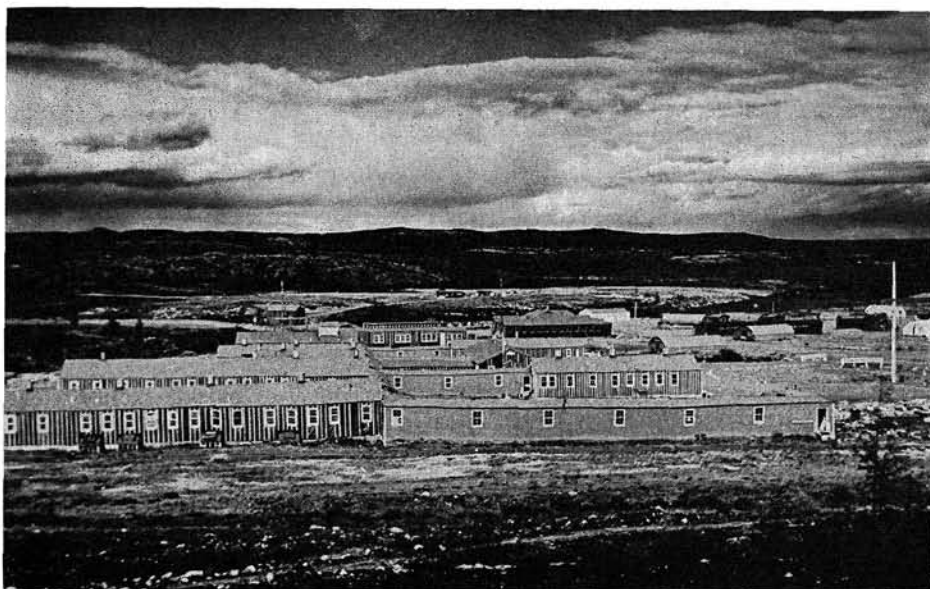
⁹ Nous avons obtenu ce renseignement à Fort-Chimo même de l'infirmière du gouvernement fédéral, en charge à cet endroit.

¹⁰ TURNER, Lucien M., *Ethnology of the Ungava District*, p. 176. Voir bibliographie.

¹¹ BONENFANT, Michèle, *Fort-Chimo*, p. 5. Voir bibliographie.

Avant les contacts avec les Blancs, les Esquimaux avaient une économie essentiellement de subsistance. Ils dépendaient exclusivement du milieu naturel pour survivre. L'arrivée des Blancs modifia lentement mais sûrement leur économie traditionnelle. D'une économie de subsistance dépendant directement du milieu où ils vivaient, les Esquimaux se tournèrent peu à peu vers une économie reliée au monde extérieur. Les premiers Blancs, des commerçants, leur donnèrent cette initiation en échangeant contre des fourrures des denrées et des objets provenant de l'extérieur. Les Esquimaux, de nomades qu'ils étaient, devinrent rapidement des semi-nomades qui se groupaient de plus en plus autour des postes comme celui de Fort-Chimo.

PHOTO II



(Photo L.-E. Hamelin, 1955).

Cette photo montre une partie des baraquements construits par l'armée américaine à Fort-Chimo au cours de la guerre '39-'45. On a démoli depuis la plupart de ces bâtiments.

Avec l'arrivée des Américains en 1944, les changements devinrent des bouleversements. Ceux-ci établirent une base aérienne sur la rive gauche à quelques milles en amont du poste esquimau. Profitant des larges terrasses d'alluvions localisées à cet endroit, l'armée américaine construisit une piste d'envol pour ses avions en route vers le nord de l'Europe. Cette base lui servait de tremplin à cause du faible rayon d'action des avions de l'époque.

Cette base aérienne américaine a été le noyau du Fort-Chimo actuel. Il semble qu'elle ait compté jusqu'à 8,000 hommes à un certain moment.¹² Quel-

¹² BONENFANT, Michèle, *Fort-Chimo*, note 5, page 20.

ques Esquimaux furent employés à la base moyennant salaire et, depuis lors, ceux parmi les indigènes qui profitent d'un emploi salarié n'ont cessé d'augmenter. Plusieurs sinon la plupart ont définitivement abandonné la chasse ou la pêche comme moyen unique de gagner leur vie.

Lorsque l'armée américaine abandonna la base en 1948, l'Aviation royale canadienne prit la relève, puis le ministère fédéral des Transports. C'est aussi à cette époque que furent construites une infirmerie, une école permanente et une station ionosphérique venant s'ajouter à la station météorologique déjà existante.

De plus en plus les Esquimaux, laissant l'ancien village de la rive droite, continuèrent de s'agglomérer près de la base avec l'espoir d'obtenir des emplois salariés. D'ailleurs, le gouvernement fédéral encourageait cette pratique (un administrateur du gouvernement d'Ottawa réside en permanence à Fort-Chimo depuis 1955). Cette politique gouvernementale visant à sédentariser les Esquimaux est à l'honneur depuis lors. Il est évident que cette façon de procéder est moins coûteuse, mais en revanche elle amène de graves bouleversements sociaux et économiques. Ni les uns ni les autres n'ont encore reçu de solutions. Ils ont même tendance à s'aggraver.

Les emplois salariés sont moins nombreux que les hommes disponibles. Malgré la présence d'offices gouvernementaux et de compagnies privées qui offrent quelques-uns de ces emplois, la situation est loin d'être bonne et beaucoup de familles dépendent en grande partie des secours directs du gouvernement fédéral pour leur subsistance. Quelques hommes, surtout parmi les plus âgés, font encore un peu la chasse aux phoques et aux caribous. Cependant, le pays n'est pas très riche en gibier et les résultats sont assez maigres. Michèle Bonenfant rapporte que seulement 1,500 phoques et de 250 à 300 caribous ont été tués en 1962, et cela pour la plus forte population esquimaude de l'Ungava.¹³

On a tenté de pallier un peu à cet état de chose en fondant, en 1961, une coopérative de pêche et de coupe de bois. Elle a été créée par le ministère des Affaires du nord. Cette coopérative s'occupe également d'artisanat (sculpture, bibelots, etc.).

Lors de la première année de fonctionnement de la coopérative, 9,000 livres d'omble arctique et 1,800 livres de saumon ont été mises sur le marché.¹⁴ La plupart de ces prises proviennent de la baie aux Feuilles. De là elles sont transportées à Fort-Chimo par bateau ou par avion. Le poisson est traité et mis en caisses à Fort-Chimo, puis livré à Montréal par avion. Une certaine quantité de poisson provient de la Coopérative de Port-Nouveau-Québec (George River) et est traitée pour elle avant l'expédition vers Montréal. Le coût de la production est finalement très élevé et les profits sont minces.

Serait-il possible d'augmenter le nombre de prises? Il semble que non! Des études ichtyologiques entreprises par le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche de la province de Québec tendent à prouver que les individus diminuent en nombre et en taille. Il est possible que, dans les années à venir,

¹³ BONENFANT, Michèle, *Fort-Chimo*, p. 14.

¹⁴ *Ibidem*, p. 14.

il faille réduire le nombre de prises si l'on veut éviter un dépeuplement des rivières. Il serait peut-être aussi profitable de construire à Fort-Chimo un entrepôt frigorifique pour conserver le poisson jusqu'à l'arrivée du navire. Le coût du transport par navire vers les marchés du sud serait sûrement moins élevé que celui du transport par avion.

On voit donc que la coopérative, telle qu'elle est aujourd'hui, n'apporte pas toutes les réponses et qu'elle devra être modifiée en l'adaptant, si possible, au mode de vie traditionnel des Esquimaux.

La population actuelle de Fort-Chimo compte aussi un certain nombre d'Euro-canadiens. Le nombre de 8,000 mentionné plus haut est évidemment un cas spécial correspondant à « l'occupation » américaine. Après le départ des Américains, ce nombre a diminué considérablement. Aujourd'hui il varie entre 100 et 150 personnes. Dans l'ensemble les Blancs forment un groupe assez flottant où la plupart des individus sont là pour une période bien déterminée, par exemple comme fonctionnaires au service des gouvernements fédéral ou provincial ou à l'emploi d'une compagnie privée quelconque.

À quelques exceptions près, ils ont été attirés à Fort-Chimo par des salaires élevés habituels dans ces régions isolées. Pour la plupart, ce séjour à Fort-Chimo est temporaire et transitoire. Ils admettent tous que leur but est d'amasser le plus d'argent possible et de retourner ensuite vers les régions plus hospitalières du sud du pays.

Durant la saison estivale la population blanche augmente considérablement : prospecteurs, géologues, ouvriers, etc. Ces gens ne viennent que pour l'été, et, aussitôt leur travail terminé, se hâtent de retourner vers les régions plus méridionales. Les seuls Blancs « sédentaires » sont les employés de la Compagnie de la baie d'Hudson et les missionnaires anglican et catholique. Un missionnaire anglican est installé à Fort-Chimo depuis 1899 et un missionnaire catholique depuis 1948 seulement. Il faut noter que c'est peut-être là la raison du fait que la très grande majorité des Esquimaux sont de religion anglicane. On ne compte que trois Esquimaux catholiques.¹⁵

Pendant la période allant de 1947 à 1953, un groupe d'Indiens a habité Fort-Chimo sans se mêler d'ailleurs ni aux Esquimaux, ni aux Blancs. Ils vinrent s'y établir lorsque la Compagnie de la baie d'Hudson ferma son poste de Fort-McKenzie.¹⁶ Le pays n'est pas très giboyeux et ils vivaient, semble-t-il, dans des conditions très misérables, dépendant beaucoup pour leur survivance des secours du gouvernement. Ils retournèrent à Fort-McKenzie en 1953, pour aller s'établir enfin au lac John près de Schefferville en 1956.

En résumé, il n'est pas risqué d'affirmer que la population et l'économie de Fort-Chimo souffrent actuellement de graves malaises. Cela est vrai surtout pour la population esquimaude. Les Blancs, oiseaux de passage, sont, semble-t-il, peu intéressés au développement communautaire, et les Esquimaux ne sont pas encore capables d'aborder cette question. Il existe une ségrégation de fait entre

¹⁵ Ces trois Esquimaux catholiques viennent d'ailleurs de Fjord-Maricourt (Wakeham Bay).

¹⁶ Désy, Pierrette, *Acculturation et socio-économie chez les Montagnais et les Naskapi du lac John près de Schefferville*, p. 24 sq.

Blancs et indigènes. Cette ségrégation est particulièrement évidente dans les revenus, l'habitation et le statut social. D'une part, il y a les Blancs ayant généralement de bons revenus et des habitations confortables ; d'autre part, les Esquimaux occupant des fonctions subalternes à faibles revenus et logés dans des tentes ou des maisonnettes plus ou moins salubres. Les contacts Blancs-Esquimaux sont strictement ceux de patrons à employés. Aux difficultés économiques, il convient d'ajouter l'inadaptation des Esquimaux aux conditions de vie des Blancs, l'alcoolisme qui commence à faire des ravages et les affrontements des Canadiens de langue anglaise avec les Canadiens de langue française, résultat de l'importation à Fort-Chimo de problèmes déjà existants dans les régions méridionales de la Province.

ACCESSIBILITÉ ET RAVITAILLEMENT

L'accessibilité est un facteur important dans l'économie et l'importance d'une région. C'est particulièrement vrai dans le cas d'une région isolée comme Fort-Chimo. Fort-Chimo et Grande-Baleine doivent leur importance relative à la présence de pistes d'atterrissage munies des installations essentielles : réservoirs d'essence et atelier pour les réparations mineures aux appareils. Ils partagent en plus avec les autres postes esquimaux du Québec l'avantage d'être au voisinage de nappes d'eau navigables un certain nombre de semaines durant l'année.

Donc, Fort-Chimo est accessible à la fois par les airs et par mer. Aucune route ou voie ferrée ne relie le village à d'autres postes ou aux régions habitées du sud de la Province. Il est vrai qu'actuellement l'importance économique de la région ne justifie aucunement un tel investissement. L'avion est le moyen le plus normal pour atteindre Fort-Chimo. Situé à environ 900 milles à vol d'oiseau de Montréal, Fort-Chimo est desservi par une ligne aérienne commerciale régulière, Nordair, qui a son terminus à Montréal (Dorval). Cette compagnie s'occupe du transport des passagers et des marchandises toute l'année vers Fort-Chimo, Frobisher Bay sur la Terre de Baffin et Resolute Bay sur l'île Cornwallis. Elle dessert également Grande-Baleine sur la baie d'Hudson. À Fort-Chimo, la compagnie utilise les installations du ministère fédéral des Transports. Les envolées « régulières » sont parfois modifiées pour diverses raisons dont la principale est le mauvais temps. En effet, l'aéroport de Fort-Chimo n'est pas équipé pour faire atterrir les avions dans des conditions de mauvaise visibilité. Il s'en suit souvent des retards dans les départs et les arrivées ou des modifications dans le trajet des avions.

Cependant, dans l'ensemble l'aviation commerciale a grandement contribué à sortir Fort-Chimo de son isolement et a permis d'atteindre plus facilement la région de la péninsule d'Ungava bordant les rives de la baie d'Ungava.

Si l'avion est le principal moyen d'atteindre Fort-Chimo à l'année longue et pour les hommes et pour les marchandises, la situation du village sur la Kokoak lui permet de recevoir une proportion importante de son ravitaillement par navires. En effet, depuis les ports du Saint-Laurent, les navires peuvent at-

teindre la Koksoak et Fort-Chimo par l'Atlantique et la baie d'Ungava. C'est par cette voie navigable que les marchandises lourdes, l'essence, les provisions d'hiver et autres denrées arrivent à Fort-Chimo.

La rivière Koksoak est navigable sur une trentaine de milles, c'est-à-dire depuis son embouchure jusqu'à l'île Big Elbow située à mi-chemin entre l'ancien et le nouveau poste. Les navires ne jaugeant pas plus de 3,000 tonneaux peuvent, chaque été, remonter la rivière et jeter l'ancre en face de l'ancien village sur la rive droite. La vallée surcreusée en auge glaciaire offre des profondeurs suffisantes pour les navires ne dépassant pas ce tonnage. La bouche de la rivière, marquée

PHOTO III



(Photo Yves Cartier, 1964)

Vue du poste actuel de Fort-Chimo sur la rive gauche de la rivière Koksoak. Le village est construit sur deux terrasses alluviales respectivement à 50' et 80' au-dessus du niveau de la mer.

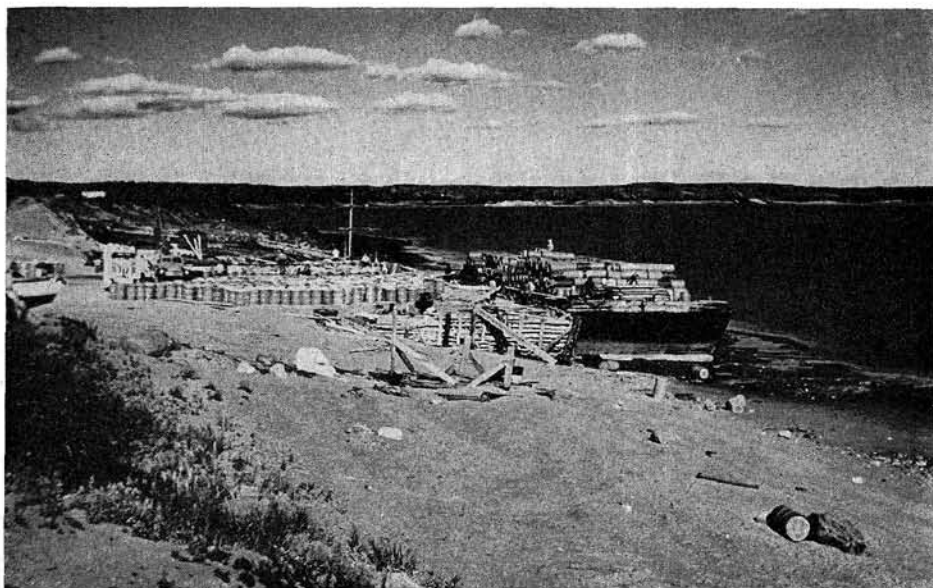
par un verrou sous-marin, ne peut cependant être franchie sans risque qu'à marée haute. Dans la région de la baie d'Ungava, l'amplitude des marées est très considérable : à marée haute, aux vives-eaux, cette amplitude varie entre 37 et 45 pieds, aux mortes-eaux, entre 28 et 37 pieds ; à marée basse, aux mortes-eaux, le niveau inférieur varie entre 0 et 8 pieds. L'amplitude moyenne des marées à l'embouchure de la Koksoak est de 22.1 pieds. L'amplitude maximum atteint 45 pieds et l'amplitude minimum des mortes-eaux $11\frac{1}{2}$ pieds.¹⁷

¹⁷ CANADA, *Koksoak River Mouth, Ungava Bay*, carte marine n° 5462, échelle 1:30,000, 2^e édition. Canadian Hydrographic Service, ministère des Mines et des Relevés techniques. Ottawa, 1964.

Avant de s'engager dans la Koksoak les navires embarquent des guides indigènes qui se chargent de les piloter jusqu'à l'ancre habituel, un peu en amont de l'ancien poste sur la face nord de l'île Big Elbow.

Si la débâcle se produit le 6 juin à Fort-Chimo et l'embâcle vers le 30 octobre,¹⁸ la saison de navigation ne s'étend cependant pas sur toute cette période. La navigation et l'arrivée des 2 ou 3 navires qui viennent jusqu'à Fort-Chimo l'été sont conditionnées surtout par le comportement des glaces sur la baie d'Ungava durant la saison estivale. Les glaces flottantes qui abandonnent rapidement la Koksoak au début de juin peuvent persister sur la baie d'Ungava jusqu'au 15 juillet et des parcelles du *pack* subsistent parfois jusqu'à la fin d'août.

PHOTO IV



(Photo L.-E. Hamelin, 1955).

Sur la rive gauche de la Koksoak, le quai où sont débarquées les diverses marchandises servant au ravitaillement de Fort-Chimo. On utilise des barges de transbordement, les navires étant ancrés quelques milles en aval.

Il arrive aussi fréquemment que les glaces à la dérive soient repoussées au fond de la baie par les vents d'est et obstruent l'entrée des estuaires y compris celui de la Koksoak.¹⁹

Fort-Chimo ne possède pas d'installations portuaires permanentes. L'importance du trafic maritime ne les justifie d'ailleurs pas non plus. Les marchandises sont chargées sur des barges à partir des navires à l'ancre. C'est

¹⁸ D'après les relevés de la Compagnie de la baie d'Hudson, reproduits par Drinnan, R. H., et Prior, L., *Physical Characteristics of the Ungava Bay Area*, 1955. Voir bibliographie.

¹⁹ BIAIS, Pierre, opus cité, pp. 17-34. Cf. Bibliographie.

la façon habituelle de procéder dans tous les postes du nord de la Province. Jusqu'en 1963, tout était acheminé de cette façon y compris l'essence qui arrivait dans des barils. En 1963, des réservoirs ont été construits et l'essence est transportée à Fort-Chimo sur un petit pétrolier accompagné d'un bateau-pompe. Le pétrolier est ancré au même endroit que les autres navires. L'essence est transbordée du pétrolier au bateau-pompe qui peut remonter davantage la rivière et directement aux réservoirs localisés près de la piste d'envol. Cette méthode a l'avantage de diminuer considérablement le coût de l'essence et autres dérivés du pétrole une fois parvenus à Fort-Chimo. Il faut dire que cette façon de procéder est pratique seulement dans les postes qui consomment assez de ces produits pour justifier l'usage d'un pétrolier.

CONCLUSION — FONCTIONS DE FORT-CHIMO

Pour résumer, donc, Fort-Chimo, carrefour de l'est de l'Ungava, remplit une triple fonction. C'est sans contredit le nœud de communications le plus important de cette partie de l'Ungava. Il doit son importance à l'existence d'une ancienne base aérienne maintenant convertie à des usages civils, à sa base d'hydravions au lac Stewart et à sa station météorologique. Tous les gens qui poursuivent des travaux dans la région passent forcément par Fort-Chimo, placé sur le trajet des avions venant du sud de la province de Québec et d'ailleurs, et où ils peuvent se ravitailler avant de se diriger vers l'intérieur.

C'est également un centre administratif régional. Sa fonction administrative est axée surtout sur les Esquimaux. Les fonctionnaires sont là à cause des Esquimaux et pour eux. Des administrateurs stationnés à Fort-Chimo dépendent non seulement les Esquimaux de ce poste, mais aussi ceux de Maricourt, Koartak, de la baie Babel, de Port-Nouveau-Québec et de Havre-Turquétit.

Sa troisième fonction en est une de services. Ces services s'adressent tant aux Esquimaux qu'aux Blancs. La Compagnie de la baie d'Hudson fournit les biens de consommation à une grande partie de cette communauté. Il en va de même du téléphone qui est utilisé à la fois par les Blancs et les Esquimaux, même si ces derniers comptent moins d'usagers à cause du coût de ce service utilitaire. Les Services de santé, dépendant du ministère fédéral de la Santé, sont là d'abord pour les Esquimaux. Ce n'est qu'occasionnellement, dans les cas très graves, que les Blancs peuvent en profiter. Les compagnies privées d'aviation offrent leurs services aux Blancs surtout, encore que les avions peuvent être nolisés pour évacuer des indigènes malades ou blessés habitant les postes voisins.

Fort-Chimo est donc très important parmi les postes de l'Ungava. Il est un des plus actifs. Il est difficile d'imaginer quel sera son avenir. Il est probable qu'il jouera encore un certain temps le rôle de centre administratif régional. Pour l'instant, on entrevoit mal d'autres possibilités. On ne connaît pas de gisements miniers d'importance à proximité susceptibles d'accélérer son développement dans un avenir plus ou moins rapproché. Il est même possible sinon probable que l'ouverture de villes minières ailleurs dans la région draine

ses éléments vitaux et que Fort-Chimo devienne d'une importance très secondaire.

ABSTRACT

Fort Chimo is located on the left bank of the Koksoak river 30 miles from Ungava Bay. The Koksoak was first discovered in 1811 by Koblmeister and Knoch, Moravian missionaries from Okak on the Labrador Coast. In 1831, two Hudson's Bay traders, Nicol Finlayson and Erland Erlandson, established the original Fort Chimo post on the right bank of the Koksoak river, six miles downstream from the present town. The post had a virtually continuous history of occupation from 1831 until very recently.

In 1944, the American army established an air base on the Koksoak river at the present site of the town of Fort Chimo. A great number of the local Eskimos moved away from the old post and congregated about the air base. The Americans abandoned the base in 1948 but most of the Eskimos remained on the site. The new town of Fort Chimo is now located beside the airfield and the old post has been completely abandoned.

Fort Chimo had a population of 490 Eskimos and 100-150 whites in 1963. The Eskimos are at grips with serious social and economic problems: poverty, unemployment, alcoholism, etc. However the establishment of a fishing and wood-cutting co-operative in 1961 augures well for the Eskimo community.

With the exception of Schefferville, Fort Chimo is the most important centre of eastern Ungava. First a trading post, Fort Chimo now has an important service and administration function as well as being a major transportation centre. Fort Chimo can be reached both by air and sea from southern Québec, but most of its supplies arrive by boat.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- BIAYS, Pierre, *Les marges de l'arctique dans l'est du Canada. Partie orientale du Bouclier canadien et île de Terre-Neuve*, 760 pages, 76 figures dans le texte, 20 figures hors-texte, 103 photos, bibliographie pp. 643-760. Travaux et documents du Centre d'études nordiques, n° 2. Presses de l'Université Laval, Québec, 1964.
- BONENFANT, Michèle, *Fort-Chimo*, 24 pages, 1 figure, bibliographie, 3 appendices. Centre d'études nordiques, Travaux divers, n° 1. Institut de géographie. Université Laval, Québec, 1964. Notes anthropologiques.
- BROCHU, Michel, *Le défi du Nouveau-Québec*, 157 pages, 8 tableaux, 1 carte. Collection *Les idées du jour*. Éditions du Jour, Montréal, 1962.
- CARTIER, Yves, *Géographie physique de la région de la rivière Koksoak*, 178 pages plus appendice sur l'accessibilité, 7 tableaux, 22 figures et cartes dans le texte, 10 cartes et figures hors-texte, bibliographie. Thèse de maîtrise ès arts en géographie (non publiée). Université Laval, Québec, 1964.
- DÉSY, Pierrette, *Acculturation et socio-économie chez les Montagnais et les Naskapi du lac John, près de Schefferville*, 171 pages, 7 cartes et figures, photographies, biblio. pp. 159-165. Thèse de maîtrise ès arts en géographie (non publiée). Université Laval, Québec, 1963.
- DRINNAN, R. H., et PRIORI, L., *Physical Characteristics of the Ungava Bay Area*, in *Geographical Bulletin*, n° 7 (1955), pp. 17-27, 15 figures. Ottawa.
- HUDSON'S BAY RECORD SOCIETY, *Northern Québec and Labrador Journals and Correspondance, (1819-1835)*, 415 pages, 2 cartes hors-texte, préface et introduction 79 pages (IX à LXXIX). Volume XXIV. Londres, 1963.
- KOHLMEISTER, Benjamin Gottlieb, et KNOCH, George, *Journal of a Voyage from Okkak, on the Coast of Labrador, to Ungava Bay, Westward of Cape Chudleigh; undertaken to explore the Coast, and visit the Esquimaux in that unknown Region*, McDowall, Londres, 1814.

- McLEAN, John, *Notes of a Twenty-five Years' Service in the Hudson's Bay Territory*, éd. Wallace, 402 pages, introduction biographique, 1 carte hors-texte. The Champlain Society, Publication No. XIX. Toronto, 1932.
- MICHIE, George H., *The Leaf Bay Sector of the Ungava Trough ; a Geography of western Ungava Bay*, 87 pages, 18 figures, biblio. pp. 85-87. Toronto, 1958.
- TAYLOR, F. C., et SKINNER, R., *Fort-Chimo, Nouveau-Québec*, 4 pages, bibliographie, 1 carte, (4 milles au pouce). (Géologie). Commission géologique du Canada, étude n° 63-47. Ministère des mines et des relevés techniques. Ottawa, 1964.
- TURNER, Lucien, *Ethnology of the Ungava District*, in *XIth Annual Report*, XLII (1894), pp. 159-350, illustré. Bureau of American Ethnology, 1889-90.
- VOORHIS, Ernest, *Historic Forts and Trading Posts*, 188 pages, 2 cartes hors-texte. Department of the Interior. Ottawa, 1930.
- 