

.....

# William Wakeham, un Gaspésien dans le sillage de Jacques Cartier<sup>1</sup>

MARIO MIMEAULT

Souvent le destin fait drôlement les choses. À tout le moins, il se présente des concordances dans les événements et dans le temps qui surprennent. Ainsi en est-il d'un haut fait de notre histoire qui est demeuré, comme tant d'autres, totalement méconnu. Il s'avère pertinent d'en parler d'autant que cette année-ci en constitue le centenaire. Il y a en effet cent ans que l'archipel Arctique devenait juridiquement et officiellement propriété canadienne et c'est à un Gaspésien du nom de William Wakeham que nous en sommes redevables.

## Rappel historique

Tout bon Canadien français sait que Jacques Cartier, auquel un jeune historien a consacré un article dans le

précédent numéro de la revue, a pris possession du Canada au nom du roi de France en juillet 1534. Le marin breton se hissait du même coup au rang des grands découvreurs du continent, tout à fait dans la lignée des Christophe Colomb, Amerigo Vespucci et Jovianni Cabotto. Le premier découvrait l'Amérique, le second laissait son nom au continent et le troisième amenait l'île de Terre-Neuve dans le giron britannique.

C'est à Gaspé que Cartier accomplissait pour sa part la mission que lui avait donnée François Premier. En même temps qu'il érigeait une croix dans la baie qui allait grâce à lui devenir le Berceau du Canada, il affirmait l'hégémonie de sa patrie sur près de la moitié de l'Amérique du Nord. Plus tard, en 1610, Henry Hudson assurerait la propriété de l'autre moitié des terres

continentales à son pays d'origine, l'Angleterre.

## Un travail à finir

Connaissant le travail de ces marins, on est porté à croire que l'appropriation du Nouveau Monde était terminée, mais ce n'était pas le cas. Que pouvait-il bien encore rester à conquérir en Amérique du Nord? Et bien simplement et tout bonnement un territoire que l'on oublie souvent et qui était pour lors totalement négligé, l'archipel Arctique. Ces îles couvrent plus de 500 000 milles carrés de territoire et aucun des pays explorateurs ne jugea bon de se les approprier. C'est presque par défaut que l'Angleterre le fit sien pour le donner (sic) ensuite au Canada en 1880, mais notre gouvernement ne s'en préoccupa d'aucune manière.

Ce n'est qu'en 1897 que l'achèvement de la conquête nord-américaine se réalisa quand un résident de Gaspé du nom de William Wakeham, poursuivant l'oeuvre de Cartier à partir de l'endroit même où ce dernier l'avait finalisée en 1534, irait prendre possession de la Terre de Baffin et de toutes les îles environnantes au nom du roi d'Angleterre et du Canada.

## Qui est donc William Wakeham?

En 1897, le Dr William Wakeham avait derrière lui une longue carrière de médecin et de fonctionnaire passée au service du département de la Marine et des Pêches du Canada. Il s'était taillé, depuis son entrée dans la fonction publique en 1879, une réputation



Ash Inn.

.....

enviable à titre d'inspecteur des pêches dans le golfe du Saint-Laurent et au Labrador. Il avait commandé à ce titre le vapeur **La Canadienne** et patrouillé inlassablement depuis lors les eaux nationales de la côte est.

Médecin de formation, William Wakeham profitait de ses visites pour prodiguer ses soins à la population riveraine. Commissaire de police dûment mandaté, il tranchait les litiges entre les pêcheurs ou entre les entrepreneurs. Il distribuait les permis de pêche et faisait régner l'ordre en employant au besoin la force avec l'appui d'une équipe d'hommes bien armés. Représentant du gouvernement, il avait aussi pour tâche de voir au respect des conventions internationales ayant trait aux activités de pêche dans les eaux du golfe. Fort de son expérience en ce domaine, on lui a plus tard, en 1893, demandé de coprésider une Commission conjointe Canada-États-Unis portant sur le contentieux des pêches qui existait entre les deux pays voisins<sup>2</sup>.

### **Pourquoi alors l'envoyer à la Terre de Baffin?**

Le voyage pour lequel on retenait les services de Wakeham correspondait aux visées politiques du Canada. Le pays n'avait accédé à son indépendance que tout récemment en 1867 et les autorités gouvernementales n'avaient pas encore eu le temps de consolider les prétentions canadiennes sur tout son territoire. Le Canada devait, à l'époque, contrer les visées américaines sur les plaines de l'ouest et négocier avec son vorace voisin qui réclamait des ajustements frontaliers dans le sud est du Québec et au Nouveau-Brunswick. Il en était de même depuis quelques années pour l'ensemble des îles du Grand Nord nouvellement acquises de l'Angleterre.

Parallèlement à ces tensions d'ordre international, s'ajoutait le défi de la mise en valeur du pays par le développement de grands axes commerciaux. La convergence de ces deux problèmes conduisait à l'affirmation de nos droits territoriaux.



Le **SS Diana**, construit à Dundee en 1870, était un baleinier en bois, mu à voile et à vapeur. Il pouvait transporter 473 tonnes de marchandises et ses chaudières développaient jusqu'à soixante-dix chevaux vapeur (collection Marcel Lamoureux).

C'est en effet dans ce contexte que se matérialisa la construction d'un chemin de fer d'est en ouest du pays, le Canadien Pacifique, achevé en 1885. Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta demandaient maintenant la construction d'un tronçon ferroviaire

qui relierait la Baie d'Hudson au transcontinental de manière à intégrer l'économie du nord à celle du sud. De Churchill, sur les bords de la mer du nord, on pourrait par la suite créer un lien maritime menant directement à l'océan Atlantique. Or, ce projet



William Wakeham se tient debout derrière la roue de son navire (barbe blanche et chapeau). En rade à Nachvak, le moment est à la détente. Il regroupe au tour de lui ses officiers et quelques invités (collection Marcel Lamoureux).

nécessitait, pour aller de l'avant, une meilleure connaissance des conditions de la navigation dans la baie d'Hudson et dans le passage du détroit d'Hudson. L'étude de la navigation dans ce dernier bras de mer par les navires du gouvernement était même tout à fait vitale pour le projet. Et c'est là que William Wakeham entre en scène. Un tel voyage allait fournir l'occasion de confirmer les titres de propriété canadiens sur l'archipel Arctique.

### La présence étrangère, un facteur inquiétant

L'archipel Arctique représentait au XIX<sup>e</sup> siècle un territoire de prédilection pour la chasse à la baleine. Il faut se rappeler, pour expliquer la convoitise soulevée par ces amas de glaces, que l'huile de baleine était alors, en quelque sorte, l'équivalent de notre pétrole. La présence régulière d'étrangers dans les eaux canadiennes s'expliquant ainsi, cette dernière devenait menaçante pour les droits du pays sur le territoire et ce d'autant plus que le Canada ne les avait pas encore affirmés par une présence effective ou par un geste d'appropriation. À cette inexcusable incurie, s'ajoutait la



Le 17 août 1897, William Wakeham fait lever l'Union Jack sur l'île de Kekerton et déclare formellement devant les Inuits, l'agent de la compagnie écossaise établie sur l'île et ses officiers que le territoire est propriété canadienne. Le commandant Wakeham est le second depuis la droite (collection Marcel Lamoureux).

présence dans les îles du nord d'établissements permanents appartenant à des pays voisins.

Au moment de la cession de l'archipel Arctique en 1880, il existait en effet sur la côte de Baffin et au Labrador de nombreux postes

baleiniers américains et européens. Il y en avait plusieurs dans la Baie d'Hudson dont ceux de Marble Island, Whale River et de Repulse Bay. L'Église moravienne tenait aussi une mission à Okak, sur la côte du Labrador et le commandant Wakeham mentionne l'existence de deux autres postes importants plus au nord, sur la Terre de Baffin. Ils étaient érigés sur les bords de la baie de Cumberland, l'un à Kekerton et l'autre à Black Lead. Ils étaient tous les deux la propriété de la compagnie écossaise Noble, de Aberdeen. Une compagnie américaine, la Williams Company de New London, Connecticut, avait maintenu des établissements aux mêmes endroits depuis 1859 et venait tout juste d'abandonner ses opérations en 1894. La même compagnie avait aussi, la même année, fermé les livres de l'établissement qu'elle possédait à Gummuite, près de North Foreland, sur l'île Monumental<sup>3</sup>. On comprendra donc qu'il y avait danger en la demeure et qu'il fallait agir.



Fort Chimo dans le fond de la baie d'Ungava le 16 septembre 1897. Le Dr Low attendait le passage du **SS Diana** au poste de la Compagnie de la baie d'Hudson. Le mauvais temps gardera le navire à cet endroit jusqu'au 19 au matin (collection Marcel Lamoureux).

## Un mandat clair

L'expédition du Commandant Wakeham se fit, curieusement, à bord d'un navire loué d'une compagnie terreneuvienne<sup>4</sup>, le **SS. Diana**. C'était un vapeur aussi muni d'une voile qui avait longtemps servi à la chasse à la baleine dans le Grand Nord. Il faut savoir, pour ne pas se surprendre de ce recours à l'étranger, qu'une telle chose était courante dans les voyages d'exploration. Ainsi peut-on établir un parallèle historique avec Christophe Colomb qui naviguait sur un navire construit à Bayonne, au Pays Basque. Vespucci était un Florentin au service du Portugal et Cartier n'était français que depuis deux ans quand il réalisa son premier voyage.

Wakeham prit la commande de son navire et de son équipage à Halifax d'où il partit le 3 juin 1897 en direction du détroit de Hudson. Son ordre de mission l'enjoignit d'affirmer officiellement l'autorité canadienne sur le territoire de l'archipel Arctique au nom de la reine d'Angleterre et du Canada. Le ministre canadien de la Marine et des Pêches, de qui il relevait directement et dont dépendait la protection des droits du territoire maritime, lui écrivait:

*It will be your duty firmly and openly to declare and uphold jurisdiction in all these British territories you may visit of the Dominion of Canada, to plant the flag as to open, notorious evidence to the natives and others of our claim to jurisdiction, and our determination to maintain and uphold it*<sup>5</sup>.

## La prise de possession de l'archipel Arctique

La prise de possession du territoire Arctique se déroula le 17 août sur une petite île située dans la baie de Cumberland, au sud-est de la Terre de Baffin<sup>6</sup>. Wakeham choisit cet endroit probablement parce que Kekerton était, de tous les établissements en opération, le plus ancien de tout l'Archipel et qu'il



L'établissement de la Compagnie Noble sur l'île de Kekerton le matin du 17 août 1897 (collection Marcel Lamoureux).

voulait donner le plus d'écho possible à son geste.

La levée du drapeau canadien, à l'époque l'Union Jack, eut lieu en présence des officiers du **SS. Diana**, du gérant de l'établissement écossais et d'une centaine d'Inuits. Elle donna lieu à une courte allocution que le commandant Wakeham prononça hautement et clairement:

*I hereby declare in the presence of all now assembled that I hoist the Union Jack as the open and notorious conduct that all this territory of Baffin's Land - with all the adjacent territories and Islands - is now as it always has been since the time of the first discovery and occupation under the exclusive Sovereignty of Great Britain. God save the Queen*<sup>7</sup>.

## Résultat

Tout comme lorsque Jacques Cartier a planté une croix au fond de la baie de Gaspé, la journée du 17 août 1897 était brumeuse et froide. La cérémonie, qui eut lieu quand même, rappelle aussi 1534 par les conséquences qu'elle entraînait.

Désormais, plus personne ne pourrait contester légalement le droit canadien sur cette partie du continent. Elle assurait de plus, comme ce fut le cas pour la France de Cartier, la propriété du pays sur des richesses insoupçonnées, mais dont on découvrirait l'importance avec le temps. Au plan personnel, elle permettait à son officiant, William Wakeham, de se glisser dans les souliers de celui qui avait tant marqué la Gaspésie par son passage et de clôturer un travail commencé 357 ans auparavant.

NOTES

- 1 Lire de l'auteur: «*L'Arctique canadien: W. Wakeham précurseur de J.E. Bernier*», **L'Escale maritime**, (décembre 1985-janvier 1986): 45-48; «*Wakeham, William*», **Dictionnaire biographique du Canada**, vol. XIV, à venir; «*I should not know where to begin or end-Commander William Wakeham and the SS. Diana's Expedition in the Great North in 1897*», **The Northern Mariner/Le Marin du Nord**, vol. VII (1998), à venir. Mario Mimeault a de plus coréalisé avec Marcel Lamoureux une production vidéo sur William Wakeham pour le compte de la Télévision communautaire de Gaspé sous le titre «*Deux hommes- Une mission: Jacques Cartier-William Wakeham*», Gaspé, 1996, 30 minutes.
- 2 William Wakeham dirigera aussi en 1898 une Commission du gouvernement canadien qui étudiera les réclamations des pilotes de la partie supérieure du Saint-Laurent. Il en présidera une autre en 1909 sur la pêche du homard et sur les moyens de préservation de l'espèce. Les ouvrages suivants résument la carrière de Wakeham: Edward Prince, **Fishery Administration in Canada, Transaction of the American Fisheries Society**, Washington, Ward T. Bower, (1920-1921), pp. 177-178; Henry James Morgan, **Men and Women of the Time: A Hand-book of Canadian Biography**, First Edition, (Toronto, 1898), pp. 1045-46; Ken Annett, «*William Wakeham M.D.C.M.*», **SPEC**, (13 mai 1981): 14-15.
- 3 William Wakeham, **Report of the Expedition to Hudson Bay and Cumberland Gulf in the Steamship «Diana» under the Command of William Wakeham, Marine and Fisheries Canada, 1897**, Ottawa, Marine and Fisheries Canada, pp. 74-76.
- 4 Terre-Neuve était alors une colonie distincte du Canada.
- 5 Archives nationales du Canada (désormais A.N.C.), RG 42, Archives du ministère de la Marine, vol. 336, dossier no 13205 A. Lettre du ministre de la Marine et des Pêches, Louis H. Davies, à William Wakeham, le 23 avril 1897. Toutes les archives relatives au voyage du SS. DIANA dans l'Arctique en 1897 sont classées à la cote RG 42, aux volumes 48, 327 et 336. Ces dossiers contiennent la correspondance concernant les préparatifs du voyage, le choix du navire, le recrutement du personnel, la nomination de Wakeham comme commandant de l'expédition, l'achat de l'équipement scientifique et des instruments de navigation.
- 6 Wakeham, **op. cit.**, pp. 74-75.
- 7 A.N.C., RG 42, vol. 336, dossier 13 205 A: William Wakeham to the Minister of Marine and Fisheries, St. John's, Newfoundland, september, 28th 1897.