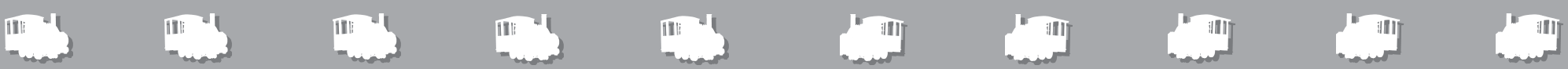




COUP D'OEIL
sur le patrimoine ferroviaire
DU YUKON





Emplacement	Constructeur/ n° de série	Date	Type	Remarques
Carcross	Baldwin/4424	1878	2-4-0T	Pour voies à 36 po d'écartement
Dawson City Musée de Dawson	Brooks/522	1881	2-6-0	Pour voies à 36 po d'écartement
Dawson City Musée de Dawson	Baldwin/7597	1885	2-8-0	Pour voies à 36 po d'écartement
Dawson City Musée de Dawson	Baldwin/16456	1899	2-8-0	Pour voies à 36 po d'écartement; moteur compound Vaclain
Dawson City Musée de Dawson	Porter/3025	1904	0-4-0T	Pour voies à 36 po d'écartement
Whitehorse Musée MacBride	Brooks	1881	2-6-0	Pour voies à 36 po d'écartement; reconstruite et équipée d'une chaudière Baldwin
Whitehorse Musée MacBride		1881	Wagon à charbon et à eau	Pour voies à 36 po d'écartement
Whitehorse Musée MacBride			Tramway tirés par des chevaux	Pour voies à 36 po d'écartement
Whitehorse Musée MacBride		Vers 1898	Wagons à minerai	Pour voies à 18 po d'écartement
Whitehorse Musée des transports	Porter	1888	0-6-0T	Pour voies à 36 po d'écartement
Whitehorse Musée des transports	UTLX	1908	Wagon-citerne n° 42 (auparavant n° 28)	Pour voies à 36 po d'écartement
Whitehorse Musée des transports	WP&YR	1954	Wagon plat n° 1000	Pour voies à 36 po d'écartement
Whitehorse Musée des transports			Voiture-coach	Reproduction montée sur wagon plat de la WP&YR; pour voies à 36 po d'écartement
Whitehorse Musée des transports			Wagons à minerai	
Whitehorse Société du chemin de fer historique du canyon Miles	Lisbon Electrical Tramways Ltd.	1925	Tramway	Modifié pour voies à 36 po d'écartement

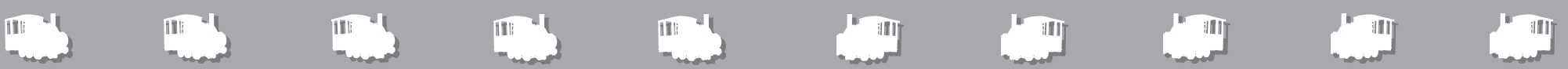
INTRODUCTION

La construction de chemins de fer a sans contredit été l'un des principaux moteurs de l'économie au 18^e siècle, sinon le principal. À plusieurs endroits, on avait opté pour les chemins de fer à voie étroite, car c'était le moyen le plus économique d'assurer le déplacement de passagers et de marchandises. Ce fut le cas au Yukon, où toutes les voies ferrées n'avaient que 36 po d'écartement, si bien que nombre des locomotives qui y ont circulé avaient pu être achetées de sociétés du Sud au moment où celles-ci commençaient à se débarrasser de leur matériel roulant pour chemins de fer à gabarit étroit. Les frais exorbitants qu'il fallait engager pour faire transporter ces locomotives expliquent qu'après le déclin de l'industrie ferroviaire au Yukon, celles qui se trouvaient sur place furent simplement mises au rancart, alors qu'ailleurs leurs semblables étaient envoyées à la casse pour récupérer la ferraille.

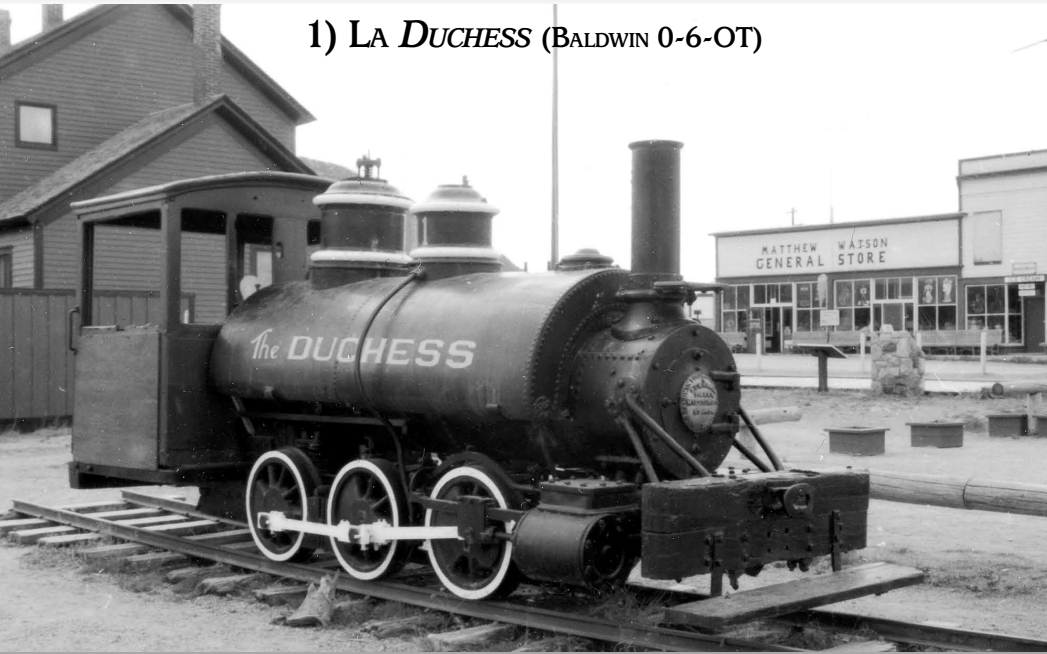
La voie ferrée de la White Pass & Yukon Route (WP&YR) fut construite durant la ruée vers l'or du Klondike pour relier les agglomérations de Skagway, sur la côte de l'Alaska, et Whitehorse, qui était le point de départ du transport fluvial au Yukon. Commencés en 1899, les travaux de construction prirent fin en 1900. La société WP&YR fut en activité au Yukon de 1900 à 1982, assurant le transport de passagers et marchandises pour les mines, les chantiers de construction de la route de l'Alaska et l'acheminement de l'or vers les quais de Skagway. La société exploitait aussi un chemin de fer de quatre kilomètres pour assurer la continuité de son service entre les lacs Tagish et Atlin où circulaient ses bateaux à aubes.

La société Klondike Mines Railway (KMR) assurait un service de transporteur public dans la zone aurifère du Klondike. À l'origine, on prévoyait en faire une entreprise à grande échelle, mais au bout du compte, seulement 50 km de voies ferrées furent construits. Le promoteur, un homme de la région du nom de Thomas O'Brien, obtint sa charte en 1899, mais le projet ne démarra vraiment que cinq ans plus tard, après qu'Erastus Corning Hawkins, ancien employé de la WP&YR, eut réussi à trouver le financement nécessaire pour lancer l'opération auprès de deux magnats de la marine marchande britannique, Robert Lawther et John Latta, qui devenaient du coup propriétaires quasi uniques de la société. Thomas O'Brien commença la construction en 1905 et le chemin de fer fut en activité de 1906 à 1913. L'entreprise fut gardée à flot après 1908 grâce aux activités de dragage à grande échelle nouvellement mises en œuvre, mais le service de passager dut être abandonné après 1911.

Deux autres chemins de fer, construits et exploités par des sociétés yukonaises, servaient au transport du charbon extrait des mines jusqu'au fleuve Yukon, d'où il était acheminé jusqu'à Dawson. La mine de charbon du ruisseau Cliff, propriété de la North American Transportation & Trading Company (NAT&T), fut en activité de 1899 à 1903. À la dissolution de l'entreprise, le matériel roulant fut vendu à la Coal Creek Coal Co. (CCC Co.) qui commençait ses activités juste au moment où les réserves de charbon étaient épuisées à la mine du ruisseau Cliff. La CCC Co. fut par la suite rachetée par la Sourdough Coal Company, puis par la Northern Light, Power and Coal Co. et exploitée de façon irrégulière de 1903 à 1915. Un troisième chemin de fer à des fins industrielles était exploité par la Detroit Yukon Mining Company (DYMCo.) qui faisait l'extraction d'or au début des années 1900 à quelque 9,7 km en amont de Dawson dans la vallée de la rivière Klondike.

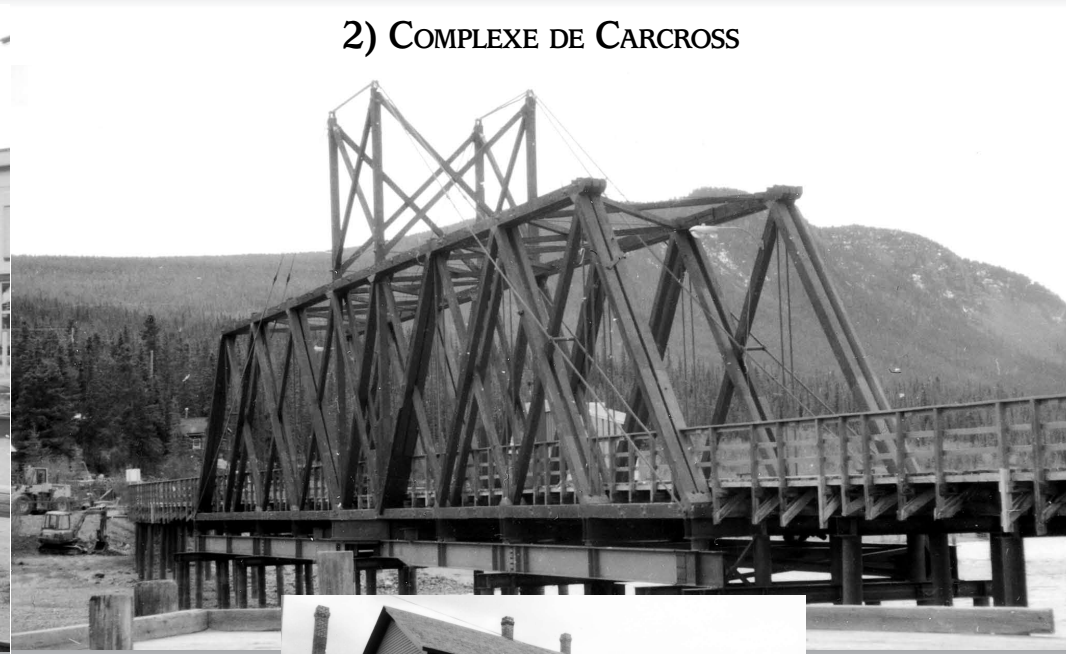


1) LA DUCHESS (BALDWIN 0-6-OT)



La *Duchess* fut construite en 1878 par la Baldwin Locomotive Works pour la société Dunsmuir, Diggle & Co. établie sur l'île de Vancouver. La locomotive, à laquelle on fit par la suite référence sous le nom de la n° 2 de la Wellington Colliery Railway, avait été conçue pour des voies à 30 po d'écartement. John Irving en fit l'acquisition pour les besoins de la Taku Tram Railway en 1900 et la fit modifier pour la rendre utilisable sur les voies ayant un écartement de 36 po. Par la même occasion, on désengagea les roues motrices avant, de sorte que la disposition des essieux passait de 0-6-0T à 2-4-0T. Irving fit venir la locomotive sur le S.S. *Danube*, puis par train jusqu'à Carcross; de là, on la fit transporter par barge jusqu'au chemin de fer de quatre kilomètres qui assurait le portage entre Taku Landing, sur le lac Tagish, et la baie Scotia, sur le lac Atlin où elle devait servir. En juin 1900, la John Irving Navigation Company céda ses avoirs à la WP&YR, et un mois plus tard, la *Duchess* effectuait son premier voyage commercial. Les passagers ne payaient leur billet que 2 \$, mais avant l'ajout d'une voiture pouvant transporter jusqu'à 48 passagers, cela signifiait faire le trajet sur des wagons plats avec la marchandise. La locomotive peinait dans les pentes à forte déclivité (jusqu'à 7 p. 100) et on devait souvent demander aux passagers de descendre et de pousser. La *Duchess* est restée sur la voie de service à Taku de 1920 à 1936, avant d'être envoyée à Carcross pour être exhibée à proximité de l'ancienne gare.

2) COMPLEXE DE CARCROSS



La WP&YR avait fait dresser les plans d'aménagement et d'arpentage du site sur lequel est situé Carcross en 1899 et ses trains sont passés par la gare de Carcross de 1900 à 1982. Les rails sont encore en place au milieu de la rue principale. Un incendie survenu en 1906 a détruit tous les bâtiments qui formaient le cœur de l'agglomération, y compris la gare, qu'on fit reconstruire en 1910. Elle fait aujourd'hui partie des gares ferroviaires patrimoniales du Canada et sert de centre d'information touristique en même temps que de musée sur le passé ferroviaire de la municipalité. Le bâtiment situé derrière la gare servait anciennement d'entrepôt pour la marchandise transportée par bateaux à vapeur et les bateaux à gaz qui assuraient le transport sur les lacs Tagish et Bennett. Aujourd'hui, il abrite le Centre du patrimoine Koolseen. Le pont tournant a été reconstruit en 1998, et on a nettoyé le site des pieux et autres structures qui composaient l'appui de l'ancien pont.



3) RELAIS ROBINSON



Le relais Robinson a servi de gare d'arrêt facultatif pour les trains de la WP&YR jusqu'à ce que la société mette fin à ses activités au Yukon, en 1982. Le relais a été baptisé en l'honneur de William « Stikine Bill » Robinson, directeur général de la Red Line Transportation Company, une filiale constituée par la WP&YR pour assurer la construction du chemin de fer. Durant l'hiver de 1898-1899, la Red Line a transporté le matériel entre Bennett et le col où finissaient les rails à l'époque. Quand on eut prolongé la voie ferrée jusqu'à Bennett, Robinson fit construire la *Torpedo Catcher*, une grosse barge qui faisait le trajet jusqu'à Carcross chargée des matériaux, du ravitaillement et du matériel roulant nécessaire à la construction du tronçon Carcross-Whitehorse. C'est aussi lui qui dirigeait durant les premiers mois de 1900 l'équipe chargée de niveler la voie le long du tronçon qui passe devant le relais Robinson. Plusieurs bâtiments sont encore debout au relais Robinson et des panneaux d'interprétation expliquent l'utilisation qu'on en fit.

SITE D'INTERPRÉTATION ROBINSON



4) LOCOMOTIVE N° 51 DE LA WP&YR (1881 BROOKS MOGUL 2-6-0)



Cette locomotive de modèle Mogul 2-6-0, construite, pense-t-on, pour la Utah and Northern Rail Road, sortit des usines de la société Brooks en 1881. Elle fut par la suite vendue à la Union Pacific, puis, en 1889, à la Columbia and Puget Sound, qui la vendit à la WP&YR en 1900. La WP&YR la fit refaire la même année, profitant de l'occasion pour y installer une chaudière Baldwin, et lui donna un nouveau matricule, en ajoutant un 5 devant le 1 qu'elle portait anciennement. La n° 51 fut transférée de la ligne principale à celle qui faisait le portage de Taku en 1921, où elle roula jusqu'en 1932 avant d'être envoyée à Skagway pour des réparations majeures. Considérant que la locomotive avait donné tout le service qu'on avait espéré en tirer, on l'envoya à Whitehorse pour servir, au besoin, de locomotive de secours, rôle qu'on lui fit assumer jusqu'à sa mise au rancart en 1941. On en fit don en 1956 au musée MacBride.

Le musée MacBride, situé au coin de la Première Avenue et de la rue Wood, à Whitehorse, est ouvert durant l'été et sur rendez-vous en hiver. On peut obtenir de plus amples renseignements en composant le 867-667-2709, en écrivant à info@macbridemuseum.com ou en consultant le site www.macbridemuseum.com.

5) WAGON DU TRAMWAY DE LA SOCIÉTÉ HEPBURN



Le canyon Miles et les rapides White Horse, à quelques kilomètres en amont de l'emplacement actuel de la ville de Whitehorse, étaient parmi les endroits les plus dangereux à traverser pour quiconque s'aventurait sur le fleuve Yukon. Durant la ruée vers l'or du Klondike, deux entreprises assuraient le transport par tramway des biens des chercheurs d'or. L'une d'elles était exploitée par John Hepburn, qui avait fait construire un tramway de 10 km sur la rive ouest du fleuve, le long d'une ancienne route de portage. L'autre, connue sous le nom de la Canyon and White Horse Rapids Tramway Co., était la propriété de Norman Macaulay, qui avait fait construire un tramway de 5 km sur la rive est à partir du débarcadère aménagé à Canyon City. Macaulay acheta l'entreprise de Hepburn en 1899, puis vendit les deux tramways à la WP&YR, qui mit aussitôt fin à leur exploitation. La ruée vers l'or était terminée et la voie ferrée allait atteindre Whitehorse en 1900; on n'avait plus besoin de tramways.

Un ancien wagon de tramway hippomobile de la société Hepburn est exposé dans la cour du musée MacBride.



6) GARE DE WHITEHORSE



7) BÂTIMENTS HISTORIQUES LE LONG DU SECTEUR RIVERAIN DE WHITEHORSE



Maison Ernie Theed

Maison Claude Hogg

Une première gare fut construite à Whitehorse en 1900, à l'endroit où se terminait la voie ferrée et d'où partaient les bateaux qui faisaient le transport sur le fleuve Yukon, mais elle fut ravagée par le feu, en même temps que de nombreux autres bâtiments qui formaient le centre-ville de l'époque. Elle fut aussitôt remplacée par une structure qui reflétait le style de construction à la mode dans l'Ouest canadien au début du 20^e siècle. On y apporta plusieurs modifications durant la construction de la route de l'Alaska, réalisée pendant la Deuxième Guerre mondiale, et de nouveau en 1953 à la suite du déclin du transport fluvial par bateaux à aubes. Après que la WP&YR eut mis fin à ses activités ferroviaires au Yukon, en 1982, la gare fut laissée à l'abandon jusqu'à ce que le gouvernement du Yukon en fasse l'acquisition neuf ans plus tard. Aujourd'hui, elle est l'un des principaux points d'intérêt au centre-ville de Whitehorse, et plusieurs groupes à but non lucratif y ont établi leurs bureaux. La salle d'attente, entièrement rénovée, a retrouvé sa splendeur des années 1950.

Jusqu'en 1953, le gros des activités le long du fleuve à Whitehorse se centrait sur le transport de marchandises et de passagers par train ou bateau. Un certain nombre de bâtiments datant de cette période faste sont encore debout, dont les maisons historiques Claude Hogg et Ernie Theed. Les deux bâtiments appartenaient à la WP&YR, qui les louait au personnel embauché pour ses activités maritimes et ferroviaires. La maison Ernie Theed était à l'origine située, avec trois autres bâtiments du même style, du côté nord de la rue Jarvis, entre la 1^{re} et la 2^e Avenue. Elle fut transportée jusqu'à son emplacement actuel vers 1970 pour loger le contremaître des activités ferroviaires. Un autre bâtiment, la maison Casey, à l'origine situé dans l'enceinte du chantier naval, servait à entreposer les draines (appelées *Casey car* en anglais) et les outils dont se servait l'équipe d'entretien du chemin de fer.

8) LOCOMOTIVE PORTER DE LA CCC Co.



La Coal Creek Coal Company (CCC Co.) a exploité un chemin de fer de 1903 à 1906 pour les besoins de sa mine de charbon située au ruisseau Coal, en aval de Dawson sur le parcours du fleuve Yukon. Elle avait fait ajouter au matériel roulant acheté de la NAT&T qui avait dû mettre fin à ses activités minières au ruisseau Cliff, à un kilomètre en aval, en raison de l'épuisement des réserves, deux locomotives-tender Porter 0-6-0 avec caisse à eau en selle et six autres wagons à charbon. La société vendit à la Tanana Mines Railway, de Fairbanks, une petite locomotive Porter 4-0-4-0 et fit l'achat de trois autres locomotives Porter 0-4-0 de la Detroit Yukon Mining Company, qui était en activité dans la région de Dawson. La voie ferrée s'étendait sur 19 km, sur un parcours dont la déclivité ne dépassait nulle part 1 p. 100.

La CCC Co. fut achetée par la Sourdough Coal Company en 1906, qui la vendit en 1909 à la Northern Light, Power and Coal Company. Les locomotives Porter furent abandonnées à la mine du ruisseau Coal à la fermeture de celle-ci en 1918 et y sont restées jusqu'à ce qu'on les fasse transporter à Whitehorse en 1969. On fit don de l'une d'entre elles au Musée des transports du Yukon en 1993, où elle est toujours exposée. La locomotive en question, une Porter 0-6-0T, fut construite, comme son nom l'indique, dans les usines de la H.K. Porter Company, de Pittsburgh, vers 1888. Elle pèse environ 12 tonnes, est munie de roues de 25 po de diamètre et de 8 cylindres de 12 po. Durant toute sa vie utile au Yukon, elle ne portait aucun lettrage ni matricule.

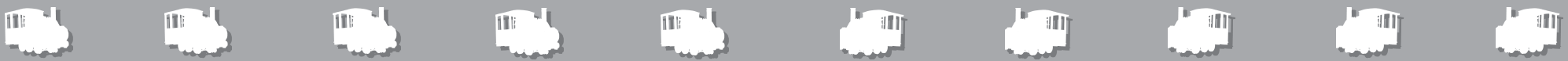
Le **Musée des transports du Yukon** est situé sur la route de l'Alaska, près de l'aéroport de Whitehorse. Il est ouvert durant l'été et sur rendez-vous durant l'hiver. Pour obtenir de plus amples renseignements, on peut téléphoner au 867-668-4792, écrire à ytm@northwestel.net ou consulter le site www.yukontransportationmuseum.ca.

9) MATÉRIEL ROULANT DE LA WP&YR



Sont exposées dans la cour du Musée des transports du Yukon diverses pièces du matériel roulant ayant appartenu à la WP&YR, soit un wagon-citerne, un wagon plat, deux wagons pour le transport du minerai d'or et un conteneur. À l'intérieur, on peut voir une reproduction d'une des premières voitures pour passagers montées sur un wagon plat et une draine dont se servait le personnel pour l'entretien des voies. On y trouve aussi une maquette de la voie ferrée entre Skagway, en Alaska, et Whitehorse, au Yukon.

En 1951, la WP&YR a changé sa raison sociale pour la White Pass & Yukon Corporation Ltd. et, à compter des années 1970, le chemin de fer servait essentiellement au transport de concentrés du minerai extrait des mines de plomb et de zinc de Faro à destination de Skagway et de marchandises et de produits pétroliers entre Skagway et Whitehorse. On doit à la WP&YR l'invention des cargos porte-conteneurs et le premier navire de la sorte, le *Clifford J. Rogers*, fut construit par la société en 1955.

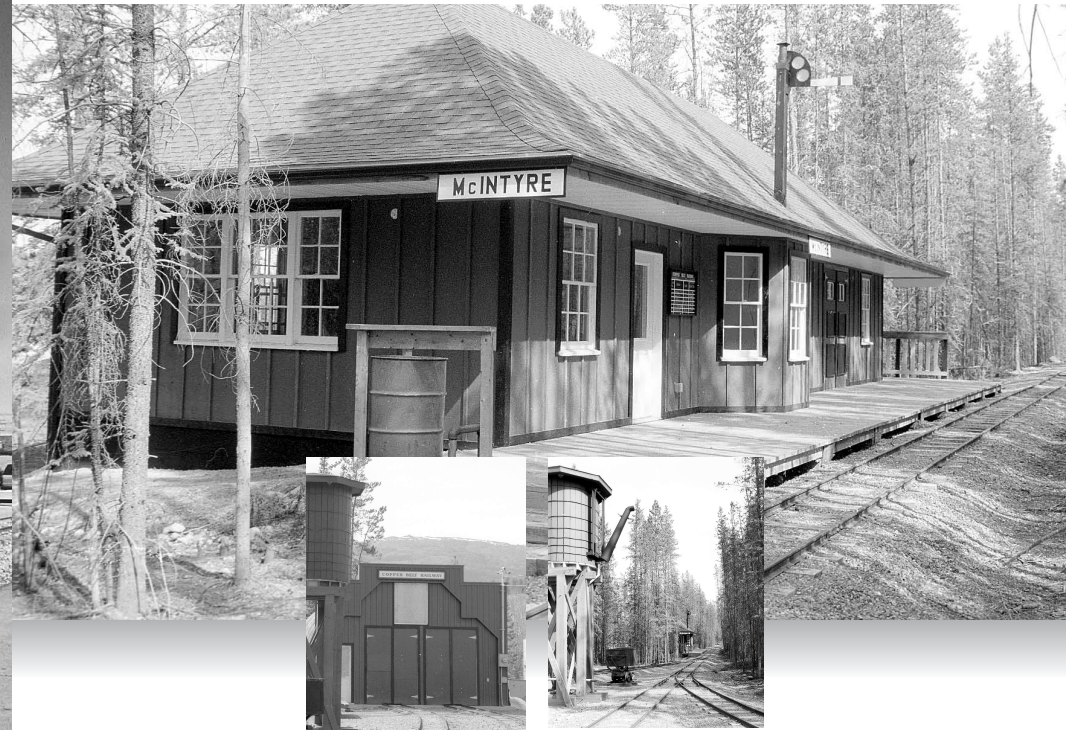


10) TRAMWAY DE WHITEHORSE



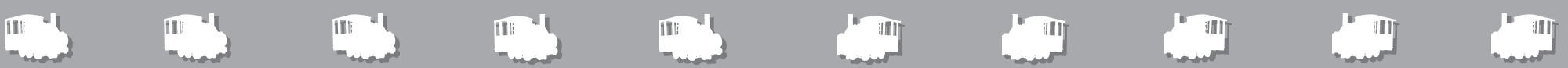
Le tramway de Whitehorse circule le long du secteur riverain de la ville en empruntant l'ancienne voie ferrée de la WP&YR. L'engin, construit dans les usines de Santa Amaro de la Lisbonne Electrical Tramways Ltd., au Portugal, en 1925 sous licence de la J.G. Brill Co., a porté le matricule 531 jusqu'à ce que la société portugaise le vende au Lake Superior Railroad Museum de Duluth, au Minnesota, en 1978. Le gouvernement du Yukon s'en est porté acquéreur à l'automne de 1999 et en a confié l'exploitation à la Miles Canyon Historic Railway Society (société du chemin de fer historique du canyon Miles) qui assure le service durant l'été. La société utilise également l'ancien hangar à locomotives pour remiser le tramway et en faire l'entretien. Le bâtiment, dont la construction remonte aux années 1950, était à l'origine situé au bout de la rue Black, sur le bord du fleuve, mais en 2003, on l'a déplacé pour le rapprocher de l'ancienne gare.

11) CENTRE D'INTERPRÉTATION ET TRAIN DESERVANT LA ZONE CUPRIFÈRE DE WHITEHORSE

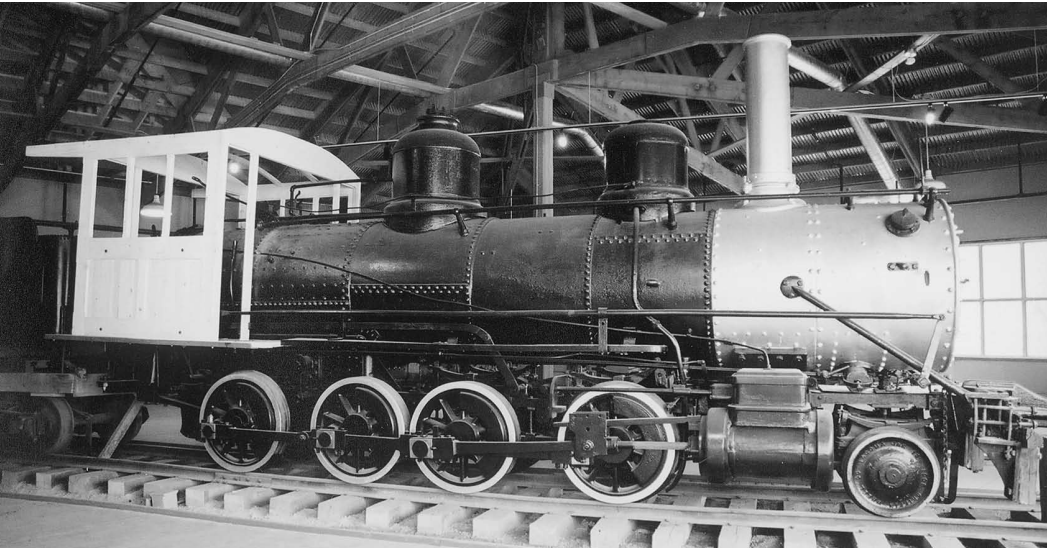


La Miles Canyon Historic Railway Society exploite également un centre d'interprétation près d'une ligne secondaire de la WP&YR qui menait aux chantiers d'exploitation minière situés dans la zone cuprifère de Whitehorse. La société organise de courtes excursions à bord d'un train tiré par deux locomotives, soit une locomotive diesel d'une puissance de 10 chevaux-vapeur fabriquée par la société Loke à son chantier de Jenacher Werks, en Autriche, en 1969, pour des activités minières souterraines en Colombie-Britannique, et la deuxième, une locomotive diesel d'une puissance de 20 chevaux-vapeur, elle aussi fabriquée par la société Loke au même endroit, mais en 1967, pour les besoins de la mine exploitée par la B.Y.G. Natural Resources Inc. à l'ouest de Carmacks, au Yukon. La société a aussi préparé une exposition sur la WP&YR qu'on peut admirer au centre d'interprétation.

Le centre, ouvert seulement durant l'été, est situé au 91928 de la Route de l'Alaska, au nord de Whitehorse. On peut obtenir de plus amples renseignements en téléphonant au 867-667-6355, en écrivant à mchrs@northwestel.net ou en consultant le site www.yukonrails.com.



12) LOCOMOTIVES ET TENDERS DE LA KMR

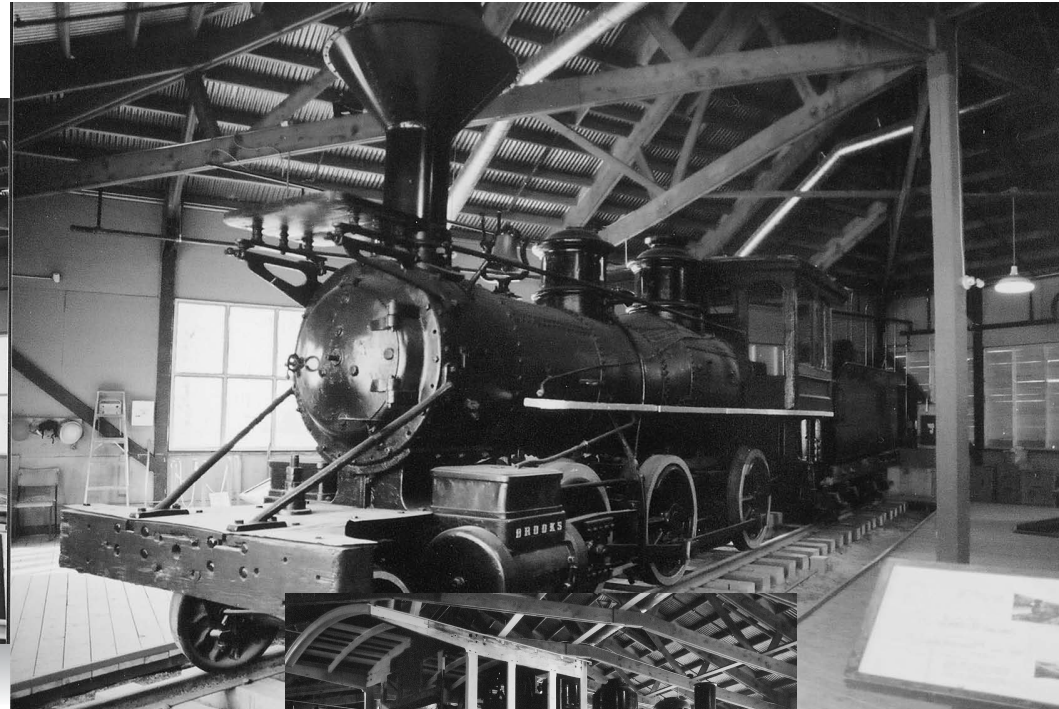


KMR N° 2

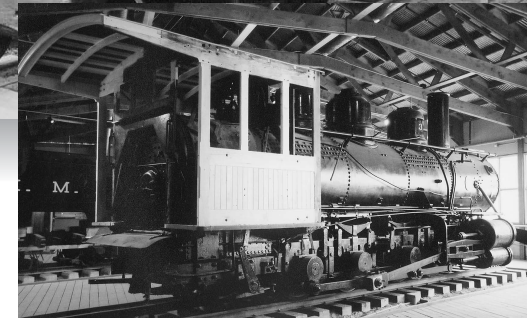
La locomotive n° 1 de la Klondike Mines Railway (KMR), une Mogul 2-6-0 de la société Brooks, a été fabriquée en 1881 pour la Kansas Central Railway. Elle portait le nom de *Sidney Dillon* en l'honneur du président de la société mère de la Kansas Central, soit la Union Pacific Railroad. On pense qu'il s'agit de la même locomotive qui porta plus tard le matricule 102 de la Union Pacific et qui fut par la suite vendue à la société Alberta Railway and Coal. La WP&YR en fit l'acquisition en 1900 et lui donna le matricule 63. Deux ans plus tard, après l'avoir reconstruite, elle la vendit à la KMR, qui n'allait commencer à s'en servir que quatre ans plus tard, une fois ses activités ferroviaires véritablement lancées.

La n° 2 de la KMR, une Baldwin 2-8-0, fut construite en 1885 pour la Columbia and Puget Sound Railway. La WP&YR l'acheta en 1898 et lui donna le matricule 5, qu'elle changea ensuite pour 55 en 1900. La société s'en servait autant comme locomotive de travaux que sur ses lignes génératrices de revenus. La KMR en a fait l'acquisition en 1905.

La n° 3 de la KMR, une Baldwin de type Consolidation 2-8-0 avec châssis extérieur et munie d'un moteur compound Vaucrain, est une machine rare en Amérique du Nord. Elle fut construite en 1899 pour la WP&YR, sur les lignes de laquelle elle roula avec le matricule 7 jusqu'en 1900, après quoi elle devint la n° 57. Elle fut vendue à la



KMR N° 1



KMR N° 3

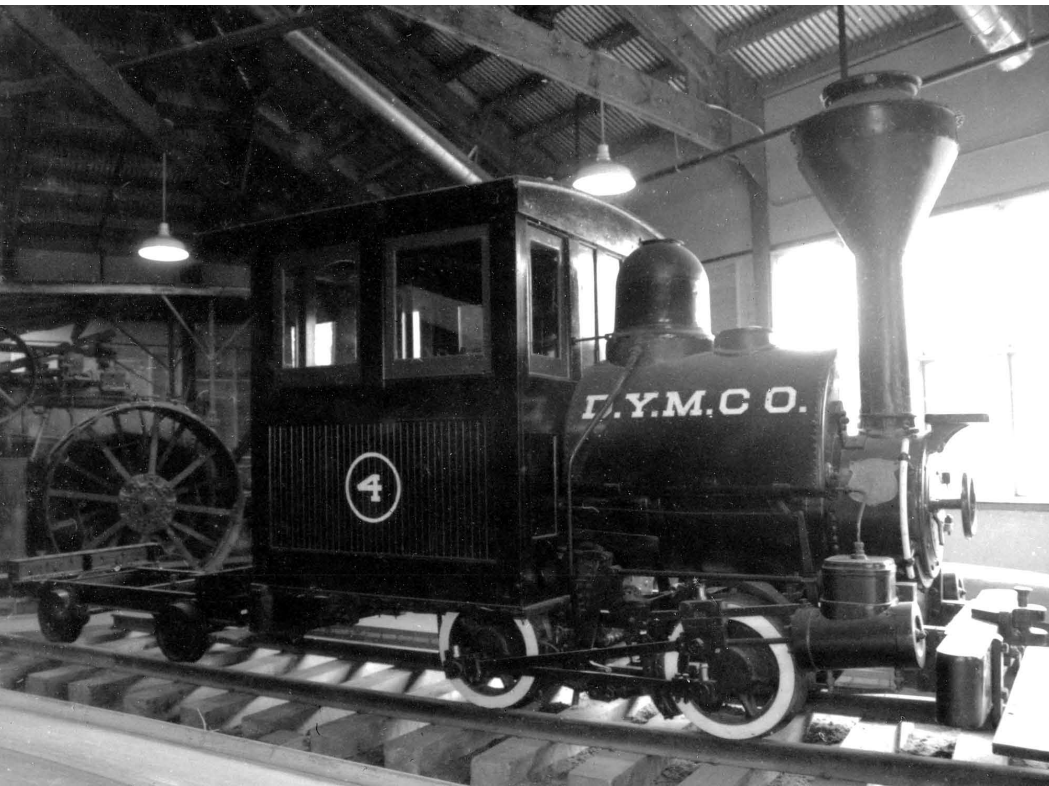
KMR en 1906, mais ne commença vraiment à servir que vers 1910 pour le transport de bois pour les travaux de dragage et de décongélation dans les champs aurifères.

Après que la compagnie eut mis fin à ses activités en 1913, les locomotives n°s 1, 2 et 3 furent laissées au chantier d'entretien situé à Klondike City (Tr'ochëk). Elles devinrent la possession de la Yukon Consolidated Gold Corporation en 1925, en même temps que le reste des biens de la KMR. Elles sont au Musée de Dawson depuis 1961.

Le **Musée de Dawson**, situé sur la 5^e Avenue à Dawson, est ouvert durant l'été et sur rendez-vous durant l'hiver. On peut obtenir de plus amples renseignements en téléphonant au 867-993-5291 ou en écrivant à info@dawsonmuseum.ca.



13) LOCOMOTIVE PORTER DE LA DYMCo.



La n° 4 de la Detroit Yukon Mining Company (DYMCo.), achetée par la société en 1904, était l'une des huit locomotives Porter construites pour les compagnies actives au Yukon. Le chemin de fer de la DYMCo. effectuait le transport du minerai d'or extrait de la mine située à l'embouchure du ruisseau Bear, près de Dawson, jusqu'à une usine de lavage au sluice en bordure de la rivière Klondike. La société ne fut en activité qu'un an à peine avant d'être rachetée par la Canadian Klondyke Mining Co. Trois des locomotives de la DYMCo. devinrent la propriété de la Coal Creek Coal Co. Cette locomotive, de type 0-4-0, a servi temporairement sur des chantiers de construction avant d'être donnée au Musée de Dawson en 1961.

BIBLIOGRAPHIE

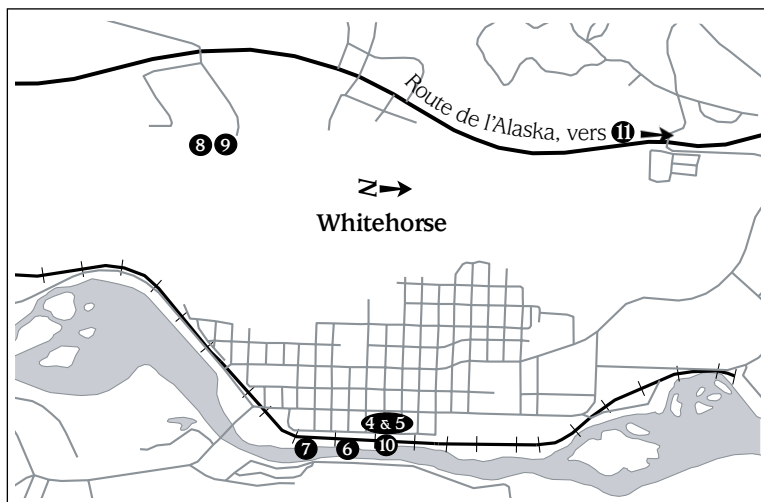
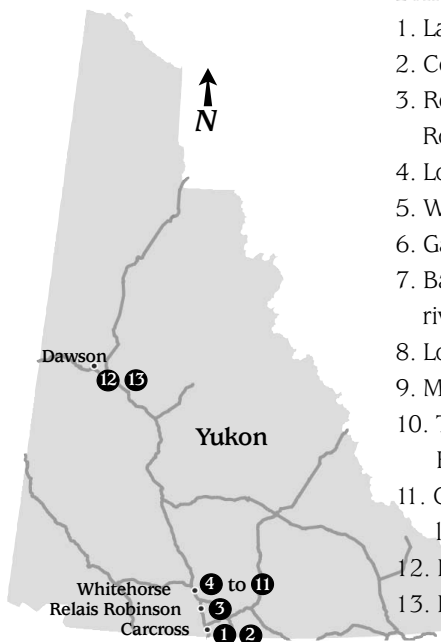
- Canadian Trackage Guide: Yukon Territory*, Ottawa, Bytown Railway Society, 2002.
- COHEN, Stan. *The White Pass and Yukon Route: A Pictorial History*, Altona, Manitoba, Friesen Printers, 1990.
- DICKINSON, Christine Frances et Diane SOLIE SMITH. *Atlin: The Story of British Columbia's Last Gold Rush*, Atlin, Atlin Historical Society, 1995.
- JOHNSON, Eric L. *The Bonanza Narrow Gauge Railway: The Story of the Klondike Mines Railway*, Vancouver, Rusty Spike Publishing, 1997.
- Mining Railways of the Klondike*, Vancouver, Canadian Railroad Historical Association, 1995.
- The Sea-to-Sky Gold Rush Route: A Guide to the Scenic Railway of the White Pass*, Vancouver, Rusty Spike Publishing, 1998.
- Tourisme Yukon, Direction du patrimoine. *The White Pass and Yukon Railway Depot, Whitehorse and Associated Structures: A Structural History*, Whitehorse, Midnight Arts, mars 1998.

La publication de la présente brochure est une façon pour les auteurs de servir la collectivité, et nous remercions Erik Johnson, Carl Mulvihill et tous les autres de leur collaboration. Nous accueillerons avec plaisir toute suggestion de nouveau matériel à inclure dans une prochaine édition. Pour joindre la Direction des services culturels du gouvernement du Yukon, composez le 867-667-3458.



PATRIMOINE FERROVIAIRE DU YUKON

1. La *Duchess* (une Baldwin 0-6-0T)
2. Complexe de Carcross
3. Relais Robinson. Site d'interprétation Robinson
4. Locomotive n° 51 de la WP&YR
5. Wagon du tramway de la société Hepburn
6. Gare de Whitehorse
7. Bâtiments historiques le long du secteur riverain de Whitehorse
8. Locomotive Porter de la CCC Co.
9. Matériel roulant de la WP&YR
10. Tramway de Whitehorse
Hangar d'entretien de la WP&YR
11. Centre d'interprétation et train desservant la zone cuprifère de Whitehorse
12. Locomotives et tenders de la KMR
13. Locomotive Porter de la DYMCo.



YUKON
PLUS GRAND QUE NATURE

Yukon
Tourisme et Culture
Direction des services culturels

ISBN 1-55362-357-6