

La route des métaux précieux

En 1925 la route longeant la rive ouest de la rivière Bell au nord de Senneterre se terminait à la hauteur du ruisseau Raymond, vis-à-vis les rangs 3-4 du canton Montgay, permettant de parcourir une distance modeste de 11 kilomètres. Le canton Ducros, bien qu'il ait été loti dès 1917 par l'arpenteur Georges Côté, demeurait une frontière inhospitalière au nord. Les colons les plus à plaindre étaient ceux qui s'étaient joints à la colonie franco-polonaise *Nouvelle France-Pologne* établie par le colonel Testart Obalski sur les rives du lac *Shabogama* (Parent). Ils devaient s'en remettre à la navigation sur le lac pour rejoindre la gare de Senneterre, à 32 kilomètres au sud. Le canton Ducros était en grande partie couvert de forêts d'épinettes noires, de pins gris, de bouleaux, de trembles et de mélèzes entrecoupées de savanes et de coteaux sablonneux. L'exploitation forestière fut favorisée dès le départ dans cette région au détriment de la colonisation agricole. La compagnie *Senneterre Lumber* y tenait chantier tout en faisant l'acquisition du bois des colons polonais. Les trois scieries de Senneterre fonctionnaient à plein régime. Mais l'isolement et la pauvre qualité des sols du canton eurent bientôt raison de l'enthousiasme des Franco-polonais pour l'agriculture, et la colonie se dispersa. Au nord, le canton Bartouille avait été morcelé en 1920 par l'arpenteur Georges Côté. Bien que ravagé en partie par les feux à l'époque, ce territoire constituait une bonne réserve en bois de sciage pour les industriels forestiers de Senneterre. Mais l'accès à cette ressource ne pouvait se faire que par eau, ou encore, en hiver, lorsque le lac était gelé. ¹

La pêche commerciale était également active sur le lac Parent. Les bateaux de la *Nottaway Fish Company* sillonnaient ses eaux depuis 1917. Cette entreprise, qui avait établi ses quartiers à Senneterre, débuta ses opérations avec une flotte composée d'une vingtaine d'embarcations pour la pêche et le transport des prises. Elle aurait fait faillite pour renaître en 1924 sous le nom de *Quebec Fisheries Ltd* et prospérer sous la direction de William Kervin avec une flotte augmentée à plus de 200 embarcations, chaloupes, barges et bateaux, certaines de dimensions importantes (10 à 13,5 mètres). Pour franchir la dizaine de portages échelonnés sur la rivière Bell, la compagnie avait fait construire des petites voies ferrées sur lesquelles circulaient des chariots spécialement adaptés. Elle employait 70 personnes en 1928 et avait aussi ouvert des postes de pêche avancés sur les lacs *Kamshigama* (Quévillon), Matagami, Goéland et Olga, allant à plus de 150 kilomètres au nord du chemin de fer Transcontinental. L'industrie exportait en moyenne 6000 livres de poissons par semaine, en majorité de l'esturgeon, mais aussi du poisson blanc, du doré et du brochet. Elle possédait également deux petites scieries pour la fabrication des glacières en bois servant de boîtes d'expédition du poisson. ²

Les richesses minières de la région des lacs Matagami et Waswanipi étaient connues des prospecteurs depuis plusieurs années, mais l'absence de moyens de communication en freinait le développement. Profitant des nouvelles facilités de transport par voie d'eau offertes par l'entreprise de pêche de Kervin, des exploitants miniers s'amènèrent dans la région. Durant l'automne 1928, les chalands et les camions sur rails transportèrent les deux premières foreuses à diamant. La compagnie, alors sous la nouvelle raison sociale *Commercial Fisheries & Transport Ltd*, fit l'acquisition d'un hydravion Junkers W33 en juin 1931 pour le transport de ses prises, mais aussi de marchandises et de passagers. Toutefois, elle déclara faillite six mois plus tard et cessa ses activités. Les communications étaient alors coupées avec les nouveaux territoires miniers à peine explorés. ³

Au cours de l'automne 1934 un hydravion de la compagnie *Prospectors Airways* piloté par l'aviateur Glynguard Burge amerrit sur le lac Madeleine à 115 kilomètres au nord de Senneterre. Le guide indien John Wabanonik accompagne le prospecteur Harry Bush sur les lieux et lui montre un affleurement rocheux porteur de caractéristiques géologiques d'intérêt. L'exclusivité de la découverte échoit à la compagnie, qui ouvre la mine d'or Rose Lake sur les rives du lac Madeleine en

1935. Le moulin de 25 tonnes a été transporté en pièces détachées par hydravion et assemblé sur place. La découverte de ce riche filon d'or aura une incidence significative sur le développement du réseau routier au « royaume de Matagami. »⁴



La mine d'or Rose Lake, en 1938. Photo : BAnQ E6,S7,SS1,P61714.



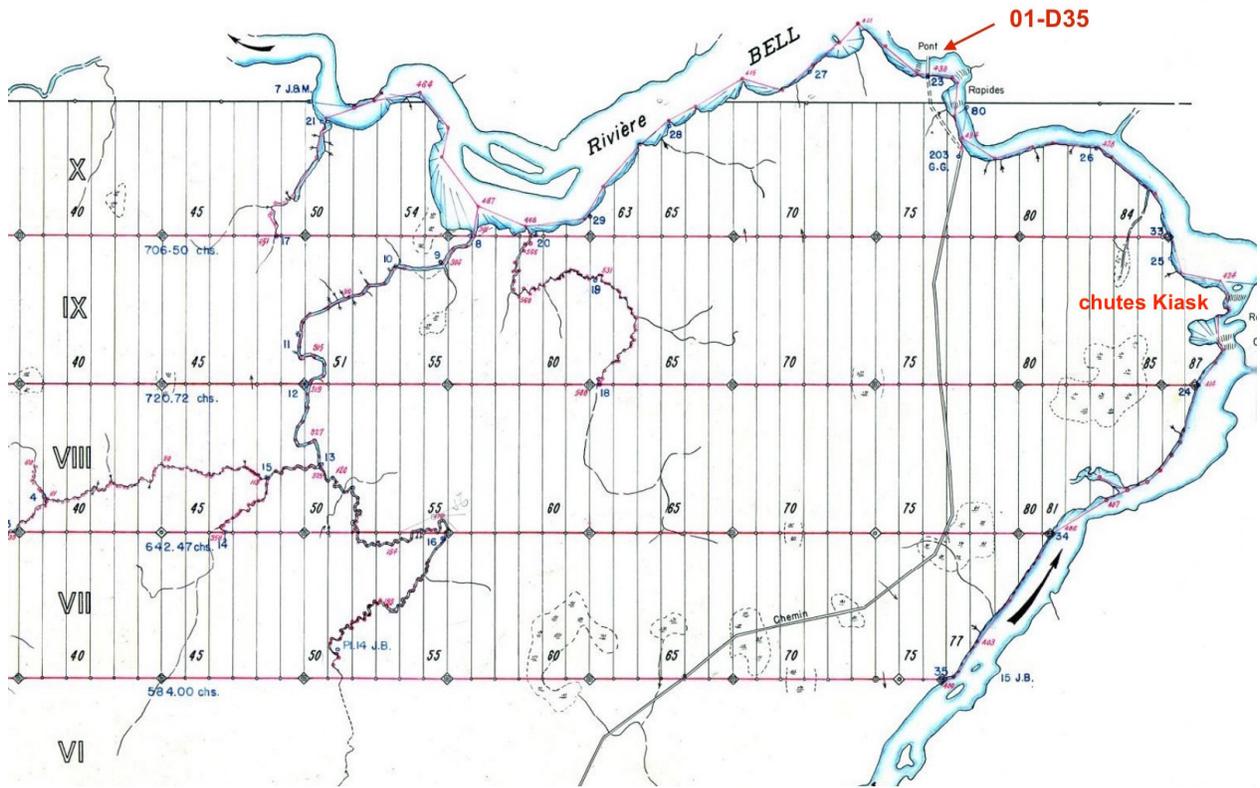
Un hydravion Fairchild 82 de la *Prospectors Airways* utilisé pour le transport des employés et l'approvisionnement de la mine Rose Lake en 1938. Photo : BAnQ E6,S7,SS1,P61713.



La mine Rose Lake, au lac Madeleine, canton Currie. Carte 1938, 32F. BANQ.

Le besoin de voies de communications terrestres pour faire prospérer les mines d'or et de cuivre de cette région est plus que jamais mis en évidence par les lobbyistes miniers et la Chambre de Commerce de l'Abitibi qui ne manquent pas de faire des pressions sur les autorités gouvernementales pour obtenir la construction de bons chemins dans la région. On rêve alors d'une route reliant Senneterre à Chibougamau, un autre secteur minier prometteur. Le député Émile Lesage du comté d'Abitibi est sensibilisé à ce problème et le ministre des Mines Onésime Gagnon annonce en août 1938 que son ministère entreprendra la construction d'une route afin de relier la mine Rose Lake à Senneterre. Mais après y avoir consacré des sommes considérables, le gouvernement, qui a beaucoup de chats à fouetter, décide d'abandonner les travaux l'année suivante, alors que le pays vient d'entrer en guerre. ⁵

Le tronçon long de 56 kilomètres construit en 1938-39 avait pour point de départ le « millage 35 », le débarcadère situé à la tête de la première chute sur la rivière Bell, dans le canton Bartouille. De là, longeant la rive ouest, le chemin traversait la rivière Taschereau sur un pont au rang 10, à la limite nord du canton et progressait à travers le canton Laas pour franchir la rivière Bell sur un autre pont à la limite sud du canton Quévillon. Cette voie rudimentaire permettait d'éviter la suite de six rapides et portages sur la rivière Bell. Les employés du Service de Protection (feux de forêts) y circulaient au moyen de camions qui avaient été transportés à bord de chalands sur le lac Parent. Leur camp était localisé à Rapide-des-Cèdres, tout juste du côté nord du pont sur la rivière Bell. Le bout de chemin carrossable en toute saison n'allait guère plus loin que la rivière Wedding, un tributaire de la rivière Bell à 20 kilomètres au nord du lac Quévillon. La petite rivière était franchie au moyen d'un pont de bois primitif s'appuyant sur des culées en billots. Le reste du trajet vers Rose-Lake n'était qu'un chemin d'hiver d'environ 16 kilomètres. ⁶



Le pont sur la rivière Bell à Rapide-des-Cèdres et la route qui y conduit sont indiqués sur le plan d'arpentage du canton Laas par A. Blanchet en 1946. BANQ E21,S555,SS1,PL-109B.



Le pont primitif détruit de la rivière Wedding sur le chemin d'hiver au nord de Lebel-sur-Quévillon. Photos : Serge Godbout, 1950. BAnQ E6,S7,SS1,P81923 et P81924.

En août 1940 le ministère des Mines lance un appel d'offres pour prolonger la route vers le nord sur une distance de 24 kilomètres à partir du rang 5, Montgay. Le contrat est octroyé à la Société d'Entreprises générales Limitée. La limite entre les cantons Ducros et Bartouille est bientôt atteinte, soit une distance de 40 kilomètres à partir de Senneterre, mais il manque toujours un lien avec le canton Laas. ⁷

Vers 1943 les compagnies Canada Paper et Howard Smith affiliées à Domtar commencent à exploiter le bois à pâtes dans leurs concessions près de Rapide-des-Cèdres. Les premiers bûcherons s'installent dans un camp au canton Bartouille à une cinquantaine de kilomètres au nord de Senneterre. ⁸

La Gazette du Nord publiait en mai 1947 un bilan de l'état de la route entre Senneterre et la mine Rose Lake. Les deux premiers kilomètres, entretenus par la Voirie, étaient en bon état. Le reste était un chemin de colonisation d'une longueur de 38 kilomètres ayant besoin de gravelage. Les 19 kilomètres suivants, simplement défrichés, sans drainage ni mise en forme, demeuraient quasi impraticables, sauf pour les autoneiges en hiver. À partir du camp forestier de Bartouille, le chemin était passable sur une distance de 56 kilomètres moyennant un peu d'amélioration, soit jusqu'à la rivière Wedding. Ce bilan témoigne de l'isolement de la région à l'époque en raison du manque de continuité du réseau routier entre Ducros et Laas. ⁹

En 1947, les chalands chargés de véhicules accostent régulièrement au quai du « millage 35 ». Après une croisière de 56 kilomètres sur le lac Parent et la rivière Bell à partir de Senneterre, il reste aux automobilistes 24 kilomètres à faire par la route pour atteindre Rapide-des-Cèdres. Heureusement,

le Canadien National a entrepris la construction d'une voie ferrée entre Barraute et les chutes Kiask sur la rivière Bell. Les rails atteignent le canton Laas en 1948, facilitant l'accès aux richesses naturelles de la région. La station Laas est construite et on retrouvera plus loin le hameau industriel de Beattyville. Le train entrera en gare de Chibougamau en 1957. ¹⁰

La présence du chemin de fer est un avantage certain pour Jean-Baptiste Lebel, venu de Clova, qui ouvre en 1948 une scierie à Rapide-des-Cèdres. L'entreprise sera le gagne-pain de quelque 1200 personnes dans les meilleures années. Vingt-deux soustraitants couperont de 50,000 à 100,000 cordes de bois annuellement dans la région. Le bois ouvré est transporté par camions jusqu'à la ligne du Canadien-National à Beattyville pour y être chargé et expédié vers Barraute et les autres centres de distribution. On retrouvera à Rapide-des-Cèdres une base du ministère des Terres et Forêts. ¹¹

Les travaux de construction du chemin de Senneterre à Rose-Lake reprennent au printemps 1948 sous la poussée de l'entreprise Laporte Construction de Montréal. Ernest Lanctôt sera responsable de la construction des nouveaux ponts et il devra réparer et renforcer les structures existantes pour permettre le passage de camions lourds. En avril, la Compagnie d'Autobus et de camionnage de l'Abitibi Ltée demande l'appui de la Chambre de commerce locale afin d'obtenir un permis pour offrir un service de transport en autoneige et autobus entre Senneterre, Kiask Falls et Rose-Lake, rien de moins. La Compagnie obtient son permis le 29 juillet 1948, mais elle devra patienter encore un peu. Après l'annonce des découvertes minières intéressantes de la compagnie *Dome Exploration* au lac Bachelor, cette région devenait le nouvel objectif à atteindre et le ministère des Mines a accordé à la Société d'Entreprises Générales Ltée d'Amos en janvier 1949 un contrat de construction d'un chemin d'hiver entre Rose-Lake et Bachelor-Lake (Desmaraisville). Au 5^e Congrès des Chambres de Commerce de l'Abitibi en août 1949, le député d'Abitibi-Est Jacques Miquelon annonçait l'octroi de contrats pour la continuation du chemin de Rose-Lake et que les travaux devaient commencer incessamment. Le 17 novembre, Paul Vincent, Chef de Service au Ministère de la Colonisation, informait le Conseil de la Ville de Val-d'Or que son ministère s'occupait activement de terminer la section de Senneterre au canton Laas. Le contrat a été accordé à l'entrepreneur forestier Georges Langlois. Le député Jacques Miquelon laissait maintenant entendre que la route serait carrossable en toute saison sur une distance de 80 kilomètres le printemps suivant. Mais on y travaillait encore durant l'été 1951. La route de gravier n'allait pas au-delà du lac Cameron et la compagnie minière O'Brien espérait son prolongement jusqu'au lac Bachelor afin de pouvoir débiter les travaux d'extraction d'or. Seul le chemin d'hiver tracé en 1949 lui permettait de se rendre au gisement. L'objectif est atteint en 1956. La route 58 (113) reliera Senneterre à Chibougamau en 1963. ¹²

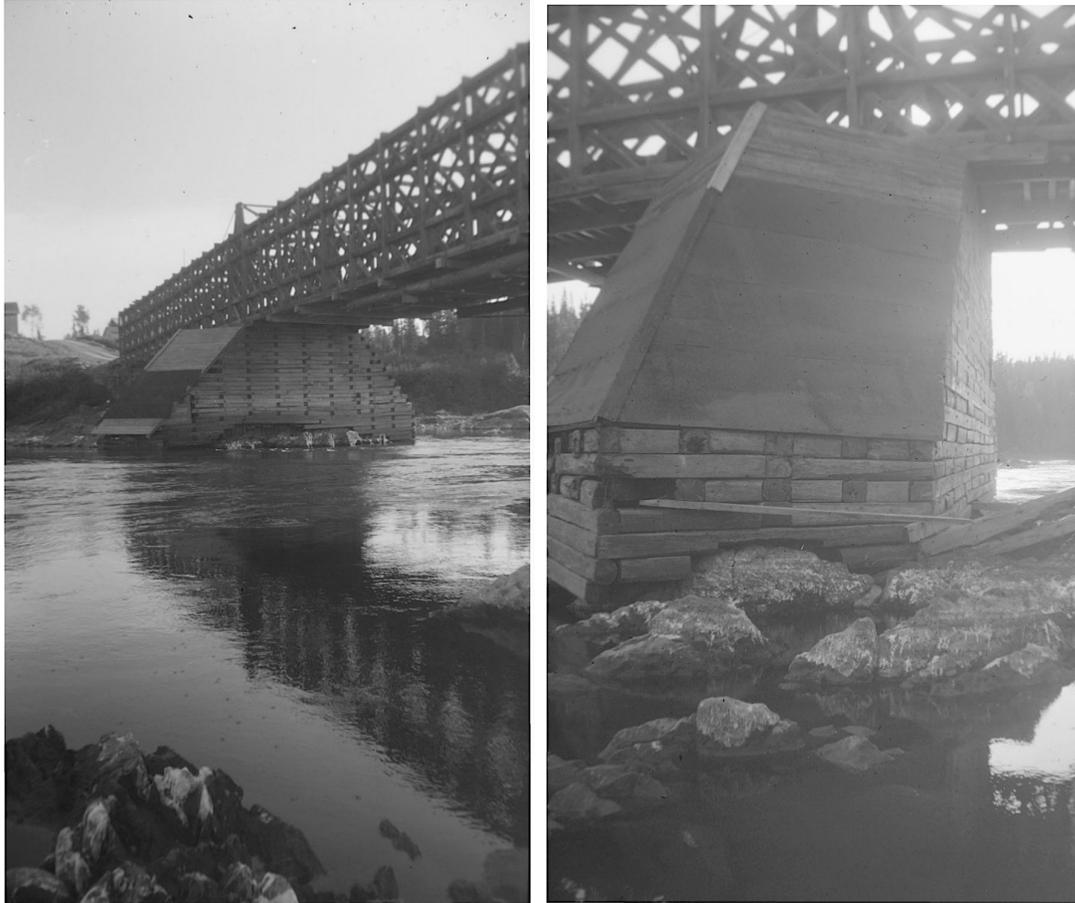


Un tronçon du vieux chemin d'hiver envahi par la végétation. Photo: Serge Godbout, 1951. BAnQ E6,S7,SS1,P86954.

Le type du pont construit sur la rivière Taschereau dans le canton Bartouille n'est pas connu, mais il était de portée suffisante pour être supporté par des poutres triangulées. Par contre, le pont de bois sur la rivière Bell à Rapide-des-Cèdres était une structure imposante qui aura absorbé à elle seule une grande part du budget de 1938-39 pour construire ce chemin. Constitué de trois travées à treillis de type Town élaboré d'une longueur approximative de 330 pieds, ce pont ne fut pas couvert bien qu'il en possédait les caractéristiques structurales. Mais il suffira d'une dizaine d'années d'exposition aux intempéries pour que le Service des Travaux de génie civil du Ministère des Mines doivent effectuer des réparations sur la structure pour la somme de 964.17\$ durant l'exercice financier 1946-1947.¹³



Pont de Rapide-des-Cèdres en 1950. Photo : archives de la ville de Lebel-sur-Quévillon.

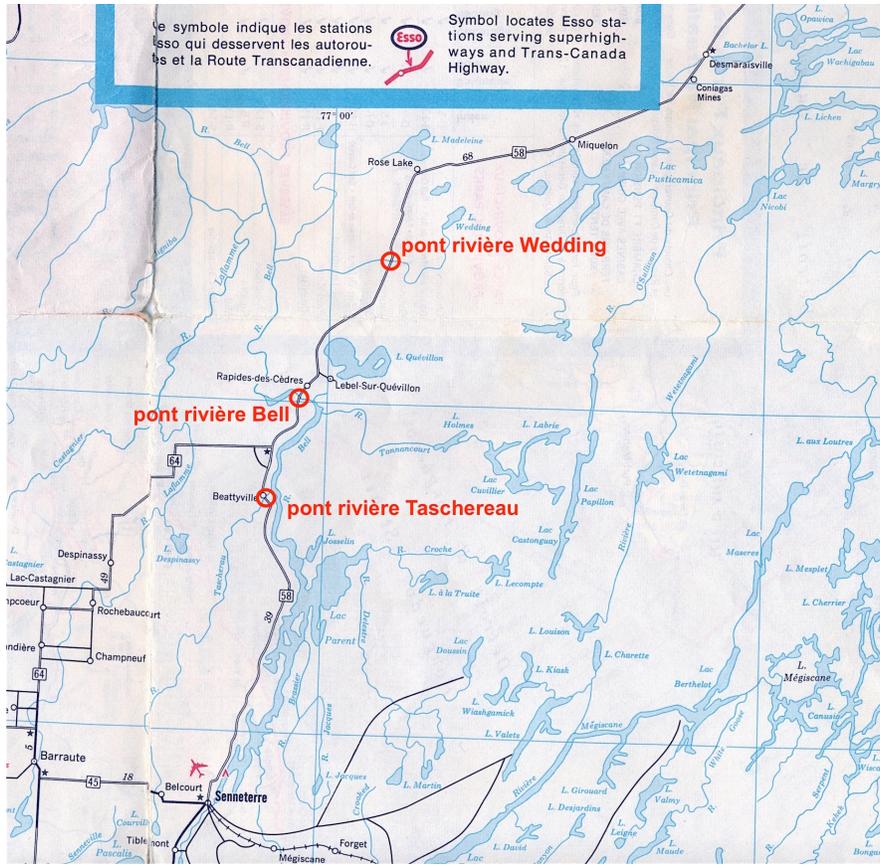


Le pont sur la rivière Bell à Rapide-des-Cèdres, avec ses piliers massifs en bois appuyés sur les rochers.
 Photos : Serge Godbout, 1950. BAnQ E6,S7,SS1,P81819 et P81932.

Stanley Mongrain, le cuisinier de chantier du *père Lebel* (Jean-Baptiste Lebel), raconte sa traversée périlleuse sur le pont à son arrivée à Rapide-des-Cèdres en 1947, au moment où une équipe d'ouvriers s'affairait à réparer le plancher détérioré. De simples madriers avaient été déposés sur les traverses pour permettre le passage des piétons. La vue du courant passant au-dessous était loin d'être rassurante. Le pont fut consolidé et remis en service. Mongrain pouvait entendre les craquements du pont de bois au passage des « petits *trucks* » de trois tonnes munis de « bardeuses » de quatre tonnes chargées de quatre à cinq cordes de bois destinées à l'expédition à la station ferroviaire de Beattyville. Situé dans le district minier d'Abitibi, le pont de bois a été remplacé en 1954 par une structure en béton de 303 pieds de longueur construite par le ministère des Mines selon des plans et devis préparés par les ingénieurs du ministère des Travaux publics. ¹⁴

Au chemin de fer s'ajoutait un réseau routier amélioré en 1951, ce qui laissait présager le développement des cantons Hurault, Laas et Quévillon. La construction de l'usine de pâtes Kraft de Domtar entre 1963 et 1966 sera à l'origine de la fondation de la ville de Lebel-sur-Quévillon. ¹⁵

Gaétan Forest, mars 2017.



Carte routière Esso 1969 montrant la route 58 (113) et les sites des 3 ponts mentionnés dans le texte.

Références :

- 1- Plan d'arpentage du canton Montgay, Arthur Lepage, 1924, BAnQ E21,S555,SS1,SSS1,PM.40B ; plan d'arpentage du canton Ducros, Georges Côté, 1918, BAnQ E21,S555,SS1,SSS1,PD.63 ; plan d'arpentage du canton Bartouille, Georges Côté, 1921, BAnQ E21,S555,SS1,SSS1,PB.85 ; *L'Abitibi*, 3 juin 1920, 24 février 1921, 9 février, 23 mars et 6 avril 1922 ; *La Gazette du Nord*, 20 novembre 1925 ; *Une ville d'Abitibi : Senneterre*, Pierre Biays, Cahiers de Géographie du Québec, vol. 2, n° 3, 1957, p. 63 ; *Histoire de la Ville de Matagami* (www.matagami.com) ; la rivière Bell tient son nom du géologue canadien Dr. Robert Bell qui explora la région en 1896 ; le nom du lac *Shabogama* changea pour Parent en 1921 en l'honneur de Simon-Napoléon Parent, qui fut premier ministre du Québec de 1900 à 1905.
- 2- *La Gazette Officielle du Québec*, 20 janvier 1917, 17 mai 1924 ; *La Gazette du Nord*, 20 novembre 1925, 24 décembre 1926, 9 septembre 1927, 28 septembre 1928 ; *Histoire de la Ville de Matagami* (www.matagami.com)
- 3- *Une ville d'Abitibi : Senneterre*, Pierre Biays, Cahiers de Géographie du Québec, vol. 2, n° 3, 1957, p.64 ; *La Gazette du Nord*, 2 septembre 1927, 14 et 28 septembre, 12, 19 et 26 octobre, 30 novembre 1928 ; *La Gazette du Nord*, 5 juillet 1929, 11 novembre 1930, 13 novembre 1931, 8 juillet 1932 ; le moulin de Joseph Lamarche à Senneterre était alimenté avec du bois qui était flotté sur le lac Parent.
- 4- *La Gazette du Nord*, 2 et 12 novembre, 21 décembre 1934, 11 janvier, 12 avril 1935, 30 septembre 1938 ; carte 1938 32F, BAnQ ; la mine d'or Rose Lake, sur les rives du lac Madeleine, dans le canton Currie, à 40 km au nord de Lebel-sur-Quévillon ; Glynguard Robert Burge (1900-1947), qui était pilote britannique dans la *Royal Air Force* durant la Première guerre mondiale, immigra au Canada en 1924 et fut embauché par la *Prospectors Airways* en 1927.
- 5- *La Gazette du Nord*, 10 mai et 13 septembre 1935, 13 mai, 19 août, 30 septembre 1938, 7 décembre 1939, 11 juillet 1947.
- 6- *La Gazette du Nord*, 11 juillet 1947 ; la navigation sur le lac Parent à partir de Senneterre se terminait au débarcadère connu sous l'appellation « Millage 35 », car la rivière Bell n'était pas navigable en aval sur une distance de 25 kilomètres.
- 7- *La Gazette du Nord*, 30 août et 20 septembre 1940.
- 8- D'Hier à aujourd'hui (www.lebel-sur-quevillon.com) ; *Gérard Saucier : sur les traces d'un bâtisseur en Abitibi*. Pierre Saucier, 1996.
- 9- *La Gazette du Nord*, 9 mai, 11 juillet et 12 décembre 1947.
- 10- *La Gazette du Nord*, 21 juin, 9 et 28 août, 11 octobre 1946, 30 avril 1948, 14 janvier 1949 ; *Une ville d'Abitibi : Senneterre*, Pierre Biays, Cahiers de Géographie du Québec, vol. 2, n° 3, 1957, p.71.
- 11- D'Hier à aujourd'hui (www.lebel-sur-quevillon.com) ; *Gérard Saucier : sur les traces d'un bâtisseur en Abitibi*. Pierre Saucier, 1996 ; *50 ans d'histoire Lebel-sur-Quévillon, la fierté d'une ville du Nord !*, 2016.
- 12- Idem ; *La Gazette du Nord*, 12 mars, 30 avril, 28 mai et 3 décembre 1948, 14 janvier, 1^{er} septembre et 24 novembre 1949, 15 mars 1951 ; *Rapport général du Ministre des Mines de la Province de Québec* (années 1948 à 1957) ; histoireautobusquebec.com
- 13- *General Report of the Minister of Mines of the Province of Quebec for the year ending March 31st 1947*, p. 35 ; il n'y a pas si longtemps, on pouvait voir les culées du pont sur le lot 52 rang 10, au-dessus de la rivière Taschereau, en amont de la route 113.
- 14- *Gérard Saucier : sur les traces d'un bâtisseur en Abitibi*. Pierre Saucier, 1996 ; *Rapport général du Ministre des Travaux publics*, 1954.
- 15- D'Hier à aujourd'hui (www.lebel-sur-quevillon.com).