Le nouvel axe économique routier de LaSarre-Villebois (Abitibi) à la baie James

Michel Brochu

Volume 45, numéro 4, janvier–mars 1970

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1003773ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1003773ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Brochu, M. (1970). Le nouvel axe économique routier de LaSarre-Villebois (Abitibi) à la baie James. *L'Actualité économique*, 45(4), 818–824.
<https://doi.org/10.7202/1003773ar>

lieu de devoir courir le risque de laisser s'installer ces sociétés dans un regrettable régime d'assistance. »

Ces suggestions sont toutes d'un indiscutable intérêt économique et leur réalisation, dans une perspective d'une décennie, serait un appoint de haute valeur au progrès rationnel des régions arctiques et subarctiques du globe.

En ce qui concerne la contribution du Centre de Recherches arctiques de l'École des Hautes Études commerciales, à la réalisation de ces suggestions, celles-ci pourraient, dans une première phase, dans la perspective des années 1970 à 1972, s'inscrire dans le domaine des deux dernières recommandations : soit celle qui touche à la création d'une liaison aérienne transarctique du Danemark à l'Alaska et celle qui touche aux prix de la fourrure. Le Centre de Recherches arctiques a, en effet, des recherches en cours tant dans le domaine des transports (navigabilité des eaux du Nouveau-Québec) que dans celui des fourrures.

Le Centre est donc particulièrement bien placé pour jouer un rôle de premier plan dans les recherches visant à aboutir à la réalisation des deux recommandations précitées.

Dans un stade ultérieur, il conviendrait de s'intéresser au problème plus ardu et de plus longue haleine, des comptes économiques locaux et régionaux des territoires arctiques et subarctiques, en étroite coopération avec tous les organismes gouvernementaux, universitaires et commerciaux qui s'intéressent aux régions septentrionales.

Michel BROCHU

Le nouvel axe économique routier. La création des routes nouvelles, axes routiers ou à la baie James voies ferrées, s'inscrit dans deux catégories. D'une

part, les routes qui sont nées d'une mise en exploitation précise, localisée, dans le domaine minier ou dans le domaine de l'aménagement hydro-électrique, entreprise qui a entraîné et rendu indispensable la création d'un axe de communication : ce fut le cas de la découverte des gisements de fer de la région de Schefferville qui eut pour

conséquence la construction du chemin de fer reliant ces mines à Sept-Îles. Ce fut également, plus récemment, le cas (vers 1963) de la mise en valeur des riches gisements de cuivre et de zinc de la région de Matagami en Abitibi, qui a entraîné la construction d'un axe double de communication vers les régions peuplées de l'Abitibi, soit une route à partir d'Amos, et une voie ferrée à partir de Franquet ; c'est également le cas de l'embranchement du centre minier de Joutel, qui s'ouvre, vers l'ouest, entre Amos et Matagami. Dans chacun de ces cas, le *Deus ex machina* fut la découverte de minerai de cuivre, de zinc ou de fer en quantité rentable et qui, comme par magie, entraîna simultanément la création d'une ville et la percée d'une route vers les centres habités : voie ferrée ou axe routier, ou les deux à la fois. Certaines routes, comme celle de Baie-Comeau à Manic 5, sur la Côte-Nord, ont été construites pour mettre en valeur des sites hydro-électriques.

D'autres routes naissent à l'inverse de la première méthode. On établit alors une route, on construit un chemin de fer pour favoriser l'ouverture, le développement du pays qui sera traversé : ce fut nommément le cas du chemin de fer du Canadien Pacifique et du Canadien National, jusqu'à l'océan Pacifique ; ce fut aussi le cas de la voie ferrée de Québec à l'Abitibi, jusqu'à Cochrane, en Ontario. Dans chacun de ces cas, le peuplement et la mise en valeur des régions ouvertes par le chemin de fer suivirent la construction de celui-ci.

Or, c'est précisément dans cette catégorie que s'inscrit la route qui, le 16 mars 1970, a atteint la baie James, à l'embouchure de la Nottaway, après avoir été commencée, en 1966, à Villebois, en Abitibi, à 153 mi (245 km) plus au sud.

Monsieur Gérard Bussièrès et Me Dominique Godbout ont été les deux principaux animateurs de ce projet entrepris par la Chambre de Commerce de La Sarre, en 1966.

Cet axe routier est, de façon avérée, une route de mise en valeur du territoire, puisqu'elle doit aboutir, en 1971, au poste cris de Fort-Rupert, dont la population est d'environ 650 habitants : elle n'a donc à son extrémité septentrionale, ni riche gisement minier, ni site hydro-électrique exceptionnel.

Mars 1970 marque une date capitale dans l'histoire économique des transports à la fois au Québec, à plusieurs titres, et en Amé-

rique du Nord. La route qui vient d'être construite, même s'il ne s'agit, pour 1970, que d'un chemin d'hiver, comporte des distinctions émérites qui doivent être signalées.

a) Tout d'abord, il s'agit du premier axe routier d'Amérique du Nord, raccordé au réseau des régions densément peuplées, à atteindre les eaux arctiques ou subarctiques, en l'occurrence, ici, le fond de la baie James, à l'embouchure de la rivière Nottaway.

b) Il s'agit de la première route subarctique construite sous l'égide d'une chambre de commerce, celle de La Sarre, et donc essentiellement grâce à des fonds régionaux diversifiés : en effet, au-delà de 440,000 dollars en espèces et en matériel, ont été versés par des individus, par des entreprises privées et par des municipalités de l'ouest de l'Abitibi surtout, pour mener cette initiative à bien.

Il n'est pas inutile de rappeler, à cet égard, que des entreprises privées, en l'occurrence des sociétés minières internationales, ont joué un rôle déterminant dans la construction de voies de pénétration vers les régions subarctiques du Québec : c'est le cas de la compagnie Iron Ore qui a construit le chemin de fer reliant Sept-Îles à Shefferville, de la compagnie Québec Iron Titanium qui a construit le chemin de fer de Havre-Saint-Pierre aux mines de titane de Lac-Allard, et de la compagnie Québec-Cartier Mining qui a construit la voie ferrée de Port-Cartier à Gagnon.

Pour ce qui est des développements miniers de Chibougamau, de Matagami et de Joutel des embranchements de voie ferrée ont été construits aux frais du Canadien National et la route, par le ministère des Richesses naturelles du Québec.

Pour la route de Villebois à la baie James, au contraire, ce sont les particuliers, la petite et la moyenne entreprise qui ont fourni l'essentiel des fonds et ce n'est que deux ans après le début des travaux que le gouvernement du Québec a contribué pour une somme de 60,000 dollars que l'on est tenté de qualifier de symbolique. Par cette caractéristique donc, cette nouvelle route est unique au Québec et en Amérique du Nord.

c) La route de Villebois à la baie James est la première au Québec à dépasser le 51° parallèle : c'est donc la route québécoise qui a le point d'aboutissement le plus septentrional.

d) Notons, enfin, que la route de la baie James sera la première de l'Amérique du Nord continentale, au nord du Mexique, à être signalisée en système métrique sur toute sa longueur.

Du point de vue technique, l'itinéraire Villebois-baie James présentait des difficultés certaines dont les principales étaient : d'une part, neuf rivières à traverser dont trois particulièrement larges et rapides (les rivières Harricana, Nottaway et Broadback) et, d'autre part, le nombre inquiétant et la superficie considérable en marécages qu'annonçaient les cartes topographiques et géologiques officielles.

La question des ponts a été résolue en utilisant la technique dite des castors, c'est-à-dire en disposant, sur la glace des rivières, des troncs et des branches d'arbres recouverts d'une couche de terre. Pour certaines rivières plus rapides, on utilise des tuyaux en acier de 3.5 m de diamètre. Quant aux marécages, le problème s'est résorbé de lui-même du fait de l'absence de ceux-ci sur tout le parcours de la route, jusqu'à la baie James inclusivement ; ce qui avait été interprété, d'après les photographies aériennes, comme des marais n'était, en réalité, que des brûlés plus ou moins anciens ; des échantillons meubles prélevés par l'auteur sur divers points de la route, en mars 1970, confirment bien la chose.

Cette route prend toute sa signification si on la considère comme le trait d'union, le lien entre l'Abitibi et les régions industrialisées du sud du Québec, d'une part, et tout l'ouest du Territoire du Mistassini et du Nouveau-Québec (baie James et baie d'Hudson), d'autre part. Il y a donc, potentiellement, tout un territoire encore peu peuplé il est vrai (environ 3,000 personnes), à alimenter en denrées et en produits manufacturés et qui, en 1970 et depuis 1930, est approvisionné par bateau ou par avion à partir de Moosonee, en Ontario, petit port qui est situé à l'embouchure de la rivière Moose et qui est le point d'aboutissement du seul chemin de fer à atteindre la baie James.

Le résultat est que la proportion de marchandises en provenance du Québec reste assez faible malgré l'établissement, le 14 juillet 1964, du premier service aérien régulier entre le Québec et la baie James, soit entre Matagami et Fort-Rupert. La nouvelle route pourrait être le débouché, vers le sud du Québec, des produits miniers de l'ouest de la baie James et de la baie d'Hudson. Dans cette perspective, qui embrasse toute la moitié ouest du Nouveau-Québec, la

réalisation d'un chemin d'hiver entre La Sarre-Villebois et la baie James ne peut constituer qu'une première phase de réalisation.

La deuxième phase devrait normalement être le parachèvement de la route en axe routier permanent, ce qui veut dire l'empierrement de celle-ci et la construction de ponts d'acier ou de béton : il est évident, croyons-nous, que le gouvernement du Québec devrait assumer intégralement les frais de cette deuxième phase.

La troisième phase qui devrait suivre, de peu, la deuxième, est l'aménagement d'un port qui pourrait recevoir du Sud, les marchandises à expédier dans les postes de la baie James et de la baie d'Hudson, et le minerai des futures mines et les produits du bois de l'ouest du Nouveau-Québec à être réexpédiés vers les centres industriels du sud du Québec.

Stipulons qu'il n'apparaît ni nécessaire, ni indispensable que le port à construire soit sur le site de Fort-Rupert qui est, toutefois, assez propice.

Il serait, au contraire, opportun d'établir ce port sur la rive ouest ou gauche de la Nottaway. Cette solution présenterait les avantages suivants : elle écourterait la route d'une vingtaine de kilomètres ; elle éviterait la construction de deux ponts coûteux, à l'embouchure des rivières Nottaway et Broadback, elle éviterait de bousculer trop radicalement la vie et aussi les installations existantes des Indiens et de l'ensemble du poste de Fort-Rupert où, naturellement, les meilleurs emplacements sont déjà occupés et mis à profit.

L'importance du percement de ce nouvel axe routier réside dans le fait qu'il sera créateur d'activité économique et qu'il cristallisera le développement d'une partie importante du potentiel économique du Nouveau-Québec : la preuve en est donnée par l'activité économique déjà importante qu'a engendrée le chemin de la baie James dès avant son parachèvement. On compte deux sociétés forestières de l'Abitibi qui utilisent la route : la Société Howard-Bienvenu, qui coupe du bois en grumes pour transformation en planches et en poutres, plus au nord, les Entreprises du Nord-Ouest, qui coupent le bois en billots pour la pâte à papier. Dans le domaine minier, notons la SOQUEM qui transporte son équipement (carburant, notamment) sur la route jusqu'au-delà de la rivière Harricana, de là, il est transporté par tracteur, sur un sentier, jusqu'à l'emplacement du forage situé sur les bords de la rivière Wawagosic et la Compa-

gnie Imperial Oil qui, un peu plus loin au nord de l'Harricana, effectue également des sondages géologiques et achemine son matériel de la même façon que la SOQUEM.

Au cours de l'hiver 1970, ces sociétés ont employé 105 hommes dans le domaine forestier et 40 hommes dans le domaine minier, soit un total de 155 hommes. On peut considérer qu'il s'agit d'un premier résultat concret aussi encourageant que satisfaisant.

La Chambre de Commerce de La Sarre prévoit que l'utilisation de la route sera encore plus intense au cours de l'hiver 1971, et il est probable qu'une autre société minière se servira de la nouvelle route comme voie d'accès à sa zone d'exploration et de forage. On prévoit, en outre, que la route qui a déjà attiré une centaine de touristes en 1970, en recevra plusieurs milliers au cours des hivers à venir, en particulier les amateurs de moto-neige.

Avant même que la route ne fût rendue à Fort-Rupert, la mission catholique de cet endroit a établi, en mars 1970, des contacts pour faire venir des denrées de La Sarre par camion, dès l'hiver 1971 ; la Compagnie Shell étudie, pour sa part, la possibilité d'acheminer du carburant, par camion-citerne, en se servant de la nouvelle route : deux de ses représentants sont allés à La Sarre et à Fort-Rupert dans ce but, au début du mois de mars 1970.

Nous croyons opportun de souligner le fait déplorable que ce projet, outre d'avoir été en butte, dans les débuts, à l'indifférence du gouvernement du Québec (une aide symbolique de 60,000 dollars a été versée en décembre 1969), s'est heurtée à l'hostilité ouverte des autorités des villes d'Amos et de Matagami, dans l'est de l'Abitibi. Il est vrai qu'une route à la baie James, par Matagami, présenterait en principe des avantages certains du point de vue économique et technique : distance un peu plus courte à partir de Montréal, ouvrages d'art moins nombreux à construire, région à traverser extrêmement riche en gisements miniers potentiels et en ressources hydrauliques et hydroélectriques. Cela, toutefois, n'enlève rien à l'intérêt évident et à la réussite du chemin de Villebois à la baie James, dont les difficultés ont été beaucoup moins considérables qu'il avait été prévu, notamment en ce qui concerne les marécages, qui étaient portés, vastes et nombreux, sur des cartes grossièrement erronées. Cette opposition est d'autant plus stérile que la création

d'axes routiers entre l'Abitibi et les rives de la baie James est indispensable et vitale pour ces deux régions complémentaires.

Les villes d'Amos et de Matagami, délaissant cette attitude négative, auraient, au contraire, tout à gagner à mousser la cause de la construction d'une seconde route québécoise, en direction de la baie James, et le gouvernement du Québec, pour sa part, a l'intérêt le plus évident à financer le parachèvement et la construction de ces deux routes, selon le cas, qui non seulement créeront deux liens économiques utiles, mais pourront entraîner des développements commerciaux, industriels (sciage, pâtes et papier), miniers et hydro-électriques, de grande ampleur comme en témoigne déjà la nouvelle route La Sarre-Villebois à la baie James.

On peut considérer, dans une perspective de quelques décennies, que le percement, entre 1966 et 1970, du premier axe routier québécois jusqu'au littoral septentrional du Québec, constituera un fait marquant de l'histoire économique du Québec et ce sera tout à l'honneur de la Chambre de Commerce de La Sarre d'avoir mené ce projet audacieux à bien.

Michel BROCHU