

Une ville d'Abitibi : Senneterre

Pierre Biays

Volume 2, numéro 3, 1957

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020062ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020062ar>

[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

Biays, P. (1957). Une ville d'Abitibi : Senneterre. *Cahiers de géographie du Québec*, 2(3), 63–74. <https://doi.org/10.7202/020062ar>

Résumé de l'article

Senneterre is a typical pioneer town in the Abitibi region. The main factor of development of Senneterre is its location in connection with the previously built railroads, new railroads and railroads to be built which are linking the settled part of Abitibi and Northern Ontario as well as the Montréal and Québec regions with the new mining and forestry districts of Bachelor, Chibougamau and Albnel lakes. In addition, sawmills and C.N.R. repair and maintenance shops are important industries in Senneterre.

UNE VILLE D'ABITIBI : SENNETERRE

par

Pierre BIAYS

professeur invité, Université Laval, Québec.

SUMMARY

Senneterre is a typical pioneer town in the Abitibi region. The main factor of development of Senneterre is its location in connection with the previously built railroads, new railroads and railroads to be built which are linking the settled part of Abitibi and Northern Ontario as well as the Montréal and Québec regions with the new mining and forestry districts of Bachelor, Chibougamau and Albnel lakes. In addition, sawmills and C.N.R. repair and maintenance shops are important industries in Senneterre.

Détachée d'abord du canton de Senneterre pour former une municipalité de village, Senneterre est devenue « ville » en janvier 1956.¹

1. Naissance et croissance de Senneterre ²

Sous le nom de Nottaway, il s'agit d'abord d'un lieu fréquenté par les Sauvages. La rivière Bell est, en effet, une des bonnes routes d'eau de l'Abitibi ; elle mène commodément les voyageurs et chasseurs venant du Nord jusqu'à la « hauteur des terres » séparant le versant de la baie James des tributaires de l'Outaouais, une hauteur des terres aisée à franchir d'ailleurs ; à mi-route entre

¹ Nous présentons ici une partie de la documentation que nous avons recueillie sur place. Nos informateurs ont été : des membres de la Chambre de commerce, en particulier MM. Larochelle et Dionne, respectivement président et secrétaire de cette institution ; des personnes ayant connu les débuts du peuplement (MM. Lamarche, Fortin, Abel, Ménard pères) ainsi que leurs fils ; des pionniers du bois et de la prospection dans son sens le plus large, comme M. J.-B. Lebel (qui est aussi un des promoteurs du chemin de fer de Chibougamau) ou de l'aviation, comme M. Fecteau ; des chefs d'entreprises ; des employés du C.N.R. Nous les remercions très sincèrement ici.

Quelques références :

1. *Rapport sur la colonisation en Abitibi et au Témiscamingue* pour l'année allant du 1^{er} juillet 1914 au 30 juin 1915, par l'abbé Invahoe Caron, dans le *Rapport général du ministère de la colonisation, des mines et des pêcheries de la Province de Québec* pour l'année finissant le 30 juin 1915. Québec 1915, voir pp. 101-105.

2. Lettre ouverte de J.-B. Lebel à M. R. A. Fairweather, Chairman Engineering Development Board, Canadian National Railways, Montréal. Clova, 19 février 1948, 4 pp. miméo.

3. Texte de la conférence prononcée par J.-B. Lebel à Val-d'Or, le 21 janvier 1949, 5 pp.

4. J.-B. Lebel et L.-M. Fortin. Quelques perspectives économiques de la région abitibiennne. Mémoire présenté devant la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada par le Commissariat industriel de l'Abitibi (Senneterre, 9 mars 1956, 39 pp. miméo., 4 cartes en annexe et 7 tableaux).

5. Chambre de Commerce de Senneterre : Thèse afin de prouver que la ville de Senneterre est un endroit propice pour l'établissement d'industries, 3 pp. miméo., 1 carte s.d. (post. à janvier 1956).

6. Texte de la Conférence donnée sous les auspices de la Fédération des Chambres de commerce de l'Abitibi au banquet de clôture du Congrès, le 23 juin 1957, par M. Nicolas Larochelle, président de la Chambre de commerce de Senneterre.

7. Deux projets importants pour le développement du Nord-Ouest québécois. *Le Soleil*, 30 juillet 1957.

² Voir figure 1.

les portages du Nord (chutes Kiask et Rapide des Cèdres) et ceux du Sud (portage vers l'Outaouais), la compagnie de la Baie-d'Hudson y avait établi un poste de traite.

À cet endroit, la Bell est en même temps très étroite, de sorte qu'entre les expansions du lac Tiblemont au Sud et du lac Parent au Nord, se trouvait fixé un point de passage obligé pour une éventuelle route de terre ferme : il y avait là une position de carrefour en puissance. Ce fut le chemin de fer qui valorisa le croisement de la route solide et de la route d'eau. Venant de Québec, le rail atteint Senneterre en 1913. Pendant la « période héroïque », le chemin de fer fonctionna assez irrégulièrement, au point que les premiers colons étaient menacés d'isolement complet pendant la mauvaise saison ; le service des trains entre Amos et Québec fut interrompu plus d'une fois. « La voie du Transcontinental entre Québec et Amos était recouverte de plusieurs pieds de neige et rien ne faisait prévoir que l'on pût faire circuler les trains de sitôt », pouvait-on écrire au printemps de 1915.³ Au début, les services s'organisèrent sur la base d'un service hebdomadaire, puis de deux trains par semaine dans chaque sens.

Les pionniers arrivent à Senneterre avec le chemin de fer ; l'un ouvre un magasin général, un autre fait fonction de maître de poste ; des cabanes de bois rond surgissent ; il y en a 4 en 1914, 5 en 1915, 8 en 1918, 20 en 1919. De rues, d'urbanisme, il n'est point question ! Le chemin qui mène à la gare (la 4^e rue ouest aujourd'hui) est un bourbier tortueux hérissé de souches !

Dès les débuts, les aspects et les fonctions caractéristiques de Senneterre apparaissent. Exploitant la position de carrefour, c'est tout de suite une ville du chemin de fer (installations du C.N.R. et base de départ pour les voyages en canot). C'est aussi très tôt une ville du bois : trois scieries se fondent en 1918, 19 et 20 ; quatre ou cinq entreprises d'exploitation forestière ne tardent pas à s'établir.

Les premiers éléments de la vie sociale s'organisent : une municipalité est incorporée dans le canton en 1919 et une paroisse prend forme en 1920 avec l'arrivée d'un curé résident.

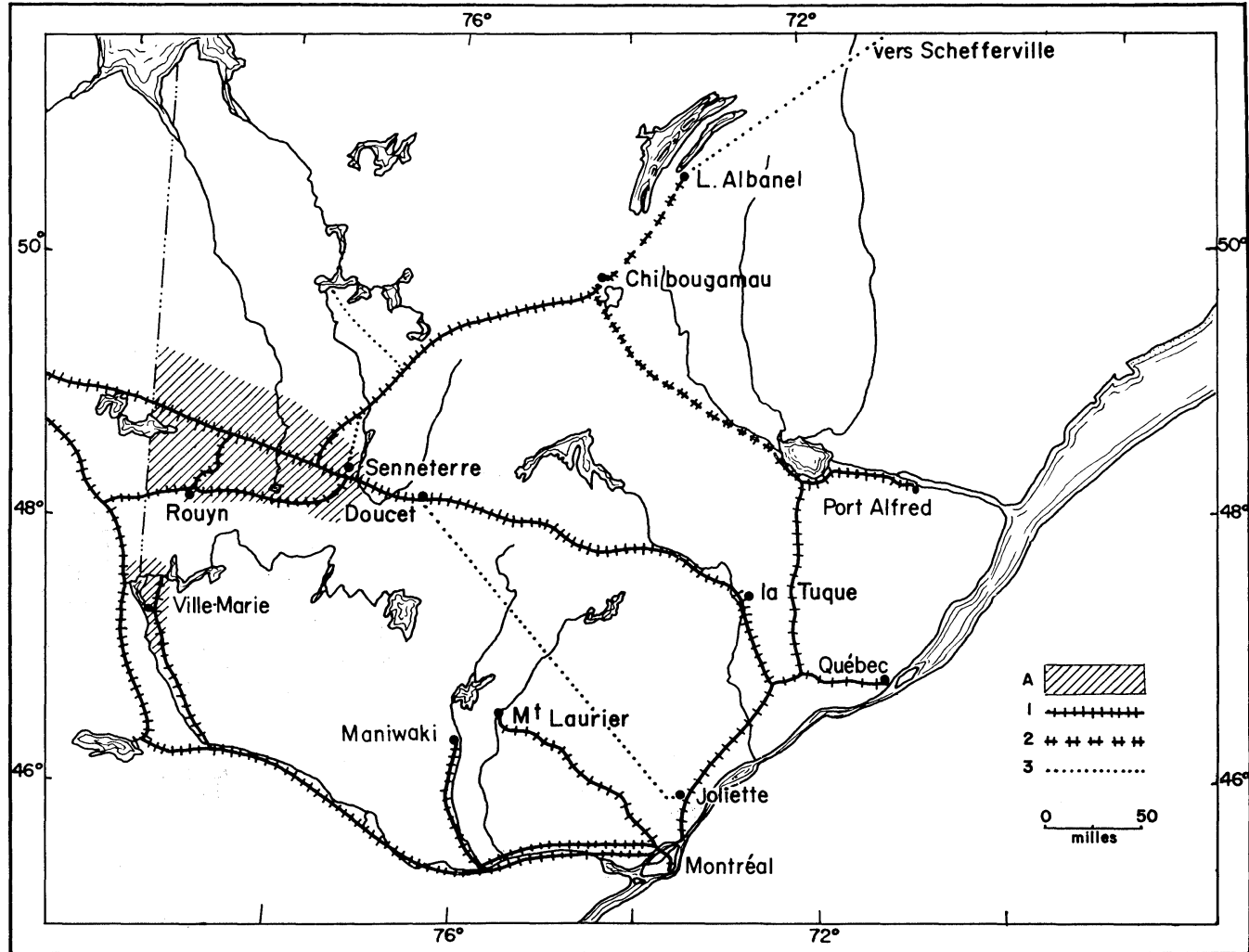
Dès 1916, une compagnie (*Quebec Fisheries*) commence à pratiquer la pêche commerciale sur les lacs du Nord (Olga, Waswanipi, Mattagami) riches en esturgeon, brochet, doré, poisson blanc. La Société engage jusqu'à 70 hommes dans son industrie. Elle dispose d'une flotte de 17 bateaux, distribués tant sur les rivières que sur le lac Parent ; ils servent en particulier au transport du poisson entre les rapides, les portages étant aménagés selon des systèmes de charriots sur rails. Vers les années 1929-30, l'avion fait son apparition et contribue à amener les prises du Nord à l'extrémité septentrionale du lac Parent, d'où, jointes à celles de ce lac, elles sont expédiées par eau à la gare de Senneterre. La compagnie met fin à ses opérations en 1930.⁴

Les années 1934-35 voient s'ouvrir les premières routes importantes, celle d'Amos en particulier, sur laquelle se greffent bientôt les nombreux chemins

³ Voir note 1, référence n° 1.

⁴ Nous remercions M. J.-B. Pouliot, i.f., chef du Service de la classification des sols au ministère de la colonisation, des renseignements qu'il a bien voulu nous fournir à ce sujet.

FIGURE I : SITUATION DE SENNETERRE



A. Abitibi et Témiscamingue habités.
Chemins de fer : 1. existants ; 2. en construction ; 3. projetés.

(carte dessinée par Jacques Lemieux)

commandés par le développement de la colonisation. On commence en 1934 à défricher une route qui atteint la rivière Louvicourt ; c'est l'amorce de la route de Mont-Laurier ouverte en 1940. Ainsi se nouent à Senneterre des routes qui en font un point de passage obligé entre, d'une part, l'Abitibi de la colonisation et des mines, l'Ontario et Montréal et, d'autre part, le Nord et l'Est de l'Abitibi.

Entrée dans l'ère de l'aviation avec la pêche commerciale, Senneterre voit se fonder en 1936 la Compagnie des Transports aériens Fecteau ; celle-ci commence modestement et se contente d'abord de transporter vers le Nord prospecteurs, pêcheurs sportifs (américains) avant de devenir peu à peu une entreprise importante.

Situé à l'extrémité orientale de l'Abitibi agricole, Senneterre n'a pas la position avantageuse de centre commercial rural, comme d'autres localités installées plus à l'Ouest. Cependant, des industries alimentaires se sont établies à Senneterre (une beurrerie dès 1922, mais avec des alternatives de fermetures et de réouvertures, une laiterie en 1950) pour profiter du marché local de consommation constitué par l'agglomération urbaine et les chantiers situés à l'Est de Senneterre sur la voie du C.N.R., bien que cette dernière possibilité de débouché soit insuffisamment exploitée.

Depuis 1951, la construction d'installations militaires, puis leur fonctionnement et leur entretien constituent une nouvelle branche non négligeable d'activités à Senneterre.

Parallèlement à l'organisation progressive de la vie urbaine et industrielle, la population s'accroît comme le montrent les chiffres suivants (relatifs à « Senneterre Ouest » devenue « village de Senneterre » en 1948, puis « ville de Senneterre » en 1956) :

1921	1931	1941	1951	1956
765	611 ^a	687 ^a	1,686	4,000 environ

2. Les fonctions urbaines

À la lumière de ce qui précède, les activités qui font vivre Senneterre apparaissent clairement ; on ne sera pas étonné d'apprendre que deux branches économiques occupent le devant de la scène : les industries du bois et les transports.

Au rang des premières figurent les scieries et les entreprises d'exploitation forestière. Les possibilités d'emploi qu'elles offrent sont données dans le tableau suivant — sous la réserve que les hommes employés dans les « chantiers » par les entrepreneurs de Senneterre sont loin de résider tous dans cette ville.

Les trois moulins à scie employent 130 hommes. D'une façon générale, leur ravitaillement en bois vient des « limites » situées au Nord (bassin de la Bell) et à l'Est (de part et d'autre de la ligne du C.N.R.) de Senneterre. C'est surtout la drave sur le lac Parent qui alimente la plus grosse entreprise de sciage. Le moulin Price reçoit son bois par train de Dix, Forsythe, Press. *Nottaway*

^a Annexions en 1931 au profit de la paroisse du canton de Senneterre.

PRINCIPALES ENTREPRISES DE SENNETERRE		
NATURE	NOM	EFFECTIFS APPROXIMATIFS
Scieries	Lamarche	75
	Price	30
	Nottaway	25
		130
Exploitations forestières	J.-B. Lebel	400 à 1,000
	Omer Flamand	150
	Georges Langlois (Exploration forestière et construction de routes)	80
	Paul Bisson	80
	Paquin et St-Amant	30
		740 à 1,340
Total des industries du bois		870 à 1,470 environ
Chemins de fer Transports aériens	C.N.R.	150
	Fecteau	30
Total des transports		180
	C.A.R.C.	350 militaires 110 civils 460

Lumber achète directement à des entrepreneurs d'exploitation forestière dont les chantiers sont situés au voisinage du grand chemin du lac Bachelor (parfois jusqu'à une centaine de milles de Senneterre) ; c'est par camion, grâce à cette nouvelle route, que le bois arrive à Senneterre. La gare du C.N.R. expédie les trains de planches vers des marchés de consommation qui peuvent être aussi éloignés que Toronto et Hamilton. Pour importante qu'elle soit, il ne s'agit là, cependant, que d'une industrie saisonnière, car, autant que nous le sachions, les moulins ne fonctionnent pas en hiver.

Le nombre d'hommes employés dans les chantiers dont le siège social est à Senneterre, doit dépasser souvent le millier, car certains entrepreneurs peuvent voir leurs effectifs gonfler considérablement pendant quelque temps ; ainsi, J.-B. Lebel, le principal, emploie parfois jusqu'à 1,200 bûcherons.

À côté des industries du bois, les activités liées aux transports constituent une branche importante et qui va se développant de plus en plus. Les Chemins

de fer nationaux du Canada font actuellement de Senneterre leur base principale dans le Nord-Ouest québécois. Trois faits nouveaux le montrent. Aux installations déjà existantes, le C.N.R. a décidé d'ajouter pour ses locomotives diesel un atelier d'entretien et de réparations dont la construction en cours (coût : un million) mobilise 75 ouvriers supplémentaires. En second lieu, bien que la nouvelle ligne de Chibougamau prolonge le tronçon déjà existant de Barraute à Beattyville, ce n'est pas Barraute, mais Senneterre qui est le terminus des trains en provenance et en direction du « nouveau Nord ». Enfin (la décision est maintenant connue officiellement), le C.N.R. va très prochainement transférer le chef-lieu de la division de Cochrane à Senneterre. Ainsi, le chemin de fer qui fournit déjà des emplois à environ 150 résidents de Senneterre aura, avant un an, besoin de 250 à 300 employés au total.

Si la nouvelle voie ferrée de Chibougamau a, en quelque sorte, un peu « démonétisé » la route d'eau qui constitue un des éléments du carrefour, elle a semblé un moment devoir aussi concurrencer, sinon éliminer, l'hydravion qui était devenu la forme moderne d'exploitation du chemin d'eau. La compagnie des Transports aériens Fecteau était née, en effet, des besoins de desservir tout le Nord (lacs Mattagami, Waswanipi, Olga, Doda, Chibougamau, Mistassini) et d'une façon générale tout le Nouveau-Québec. En été, les avions transportent ingénieurs, prospecteurs et géologues, matériel de forage, tracteurs et béliers mécaniques, outils, provisions, et, à partir de 1955, matériaux et matériel pour la préparation du tracé et la construction de la nouvelle voie ferrée. En hiver, ils vont chercher les pelleteries des postes de traite de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et contribuent à leur porter le ravitaillement. Aussi a-t-on pu craindre un moment que le nouveau chemin de fer ne signât l'arrêt de mort de la dynamique et florissante compagnie d'aviation. Heureusement, il n'en fut rien et le chemin de fer a, au contraire, apporté une nouvelle clientèle à l'aviation ; de part et d'autre de la ligne, la prospection se fait par l'intermédiaire de l'avion ; grâce à elle, les usagers de l'avion sont en même temps de plus en plus nombreux ; en outre, la prospection n'est plus seulement minière, elle est aussi forestière et on s'intéresse de plus en plus aux richesses hydro-électriques localisées au Nord et au Nord-Ouest de la voie.

C'est ainsi que la Compagnie des Transports aériens Fecteau se présente maintenant comme une très importante base d'opérations aériennes : un atelier de réparations et d'entretien des moteurs ; un poste de radio et de météorologie, des bureaux administratifs pourvoient à l'activité ininterrompue d'une douzaine d'hydravions qui, aux périodes de pointe, sitôt arrivés quelque part, à peine déchargés et chargés à nouveau, repartent pour une nouvelle destination.

Il n'est pas inutile de souligner l'activité des transports aériens à Senneterre car, à côté de cette entreprise locale, les grandes compagnies canadiennes songent à établir une escale ici. On sait officiellement que c'est plus qu'un projet pour Québécois qui ferait fonctionner un service Québec-La Tuque-Parent-Senneterre. Récemment, un représentant du ministère fédéral des transports est venu discuter la question avec les autorités de la municipalité et de la Chambre de commerce. Deux emplacements possibles ont déjà été reconnus pour la construction d'un

aéroport, l'un — un peu éloigné — au Nord du Transcontinental entre les rivières Laflamme et Taschereau, et l'autre sur la rive droite de la Bell et à peu de distance de celle-ci et de Senneterre.

Une troisième branche d'« industrie » est constituée par la proximité des installations militaires du C.A.R.C. ; leur construction a nécessité la présence de 1,200 travailleurs (en 1953) qui ont donné un surcroît d'activité à Senneterre, mais il ne s'est agi que d'une poussée temporaire. Cependant, plus d'une centaine de civils sont employés en permanence et, pour la plupart, ils habitent à Senneterre, — ce qui va nécessiter d'ailleurs la réalisation d'un programme de construction.

Les autres fonctions de Senneterre sont peu importantes. Il s'agit essentiellement du commerce ; mais celui-ci ne profite pas suffisamment de la position avantageuse de Senneterre comme centre de redistribution. Grâce à la voie ferrée du Transcontinental, Senneterre est bien placée pour ravitailler en vivres, équipement, biens de consommation courante, les stations du chemin de fer situées à l'Est, d'autant plus qu'elles sont aussi et surtout des centres importants d'industries du bois (sciage, fabrication de portes et châssis) ainsi que les bases d'opérations forestières très actives aux sources de l'Outaouais, de la Gatineau et du Saint-Maurice. D'autre part, la nouvelle ligne et la nouvelle route de Chibougamau placent Senneterre en bonne position pour la redistribution vers les chantiers de bûchage ou de travaux publics et vers les mines et sites de prospection. Les mineurs, bûcherons et autres travailleurs de force étant de gros consommateurs, en particulier de viande, il y aurait là des possibilités d'industries et de commerces alimentaires ; aussi les autorités de Senneterre ne cessent-elles de réclamer la construction d'un important abattoir ; ce qui créerait en même temps un marché pour l'élevage abitibien (on sait que l'inorganisation du marché est un des obstacles à la consolidation et au développement de la colonisation). En fait d'industries alimentaires, il n'existe actuellement qu'une beurrerie (qui végète) et une laiterie bien organisée qui s'approvisionne dans la paroisse du canton de Senneterre et dont les produits (1,300 pintes traitées journallement) sont vendus d'une part à la ville, d'autre part aux établissements du C.A.R.C. tant à ceux de Senneterre que, par le chemin fer, à ceux de Parent.

En matière de commerce, le comptoir de la compagnie de la Baie-d'Hudson, primitivement destiné à la traite avec les Sauvages, ferait piètre figure s'il n'avait plusieurs fois fait peau neuve. Installé d'abord près de la rivière Bell, route des chasseurs indigènes, il se déplaça une première fois vers l'Ouest, puis se fixa dans le centre commercial sur la 4^e Rue Ouest. Au même emplacement, un très vaste magasin général (le quatrième) va bientôt supplanter l'actuel.

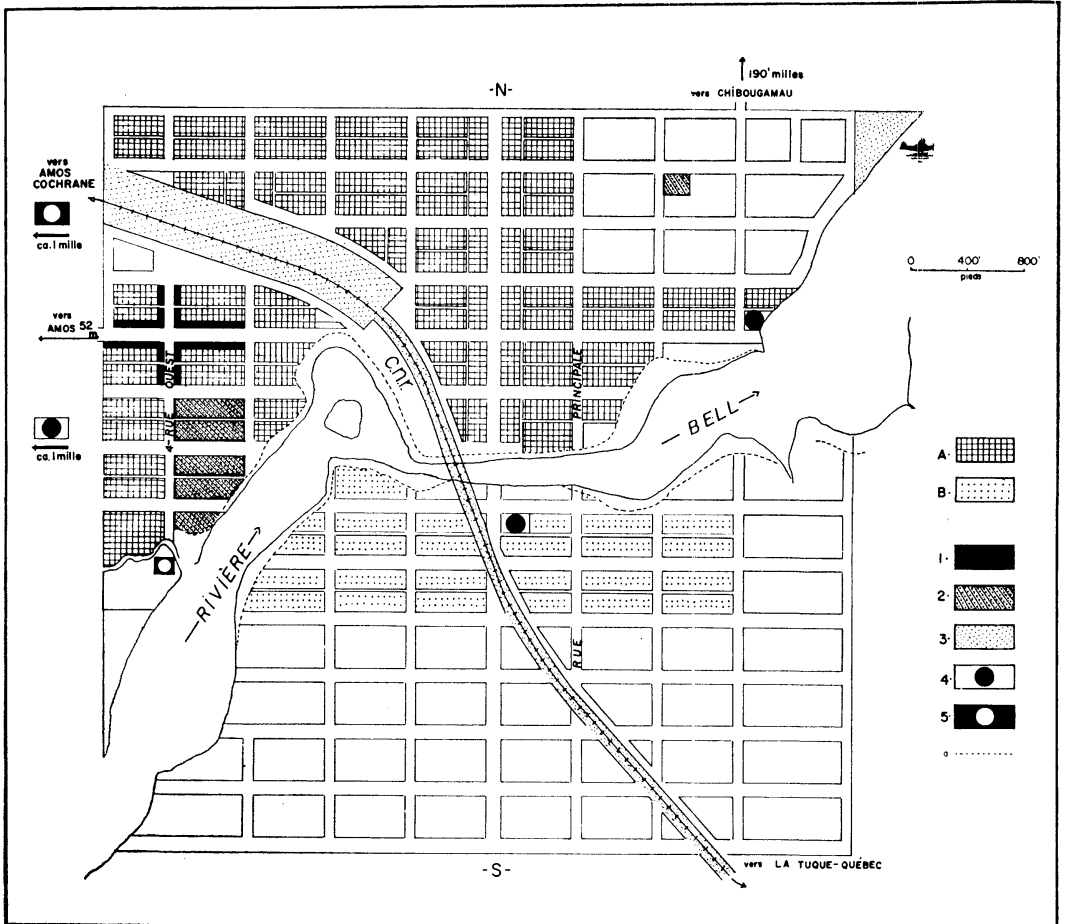
3. *L'aménagement urbain*

L'observation du plan de la ville (figure 2) donne lieu à deux observations : 1° la ville de Senneterre n'est pas rigoureusement divisée en secteurs consacrés chacun à une fonction particulière, telle que résidence, commerce, industrie ; 2° elle étouffe dans le cadre de ses limites municipales, constructions nouvelles et industries devant chercher de la place hors de la ville — deux caractères

qui peuvent surprendre pour une agglomération urbaine de création très récente.

On remarque donc, en premier lieu, que le zonage est assez approximatif. À l'Ouest, aux limites de la ville, mais près de la station du C.N.R., se trouve le

FIGURE II
SENNETERRE. PLAN FONCTIONNEL SCHÉMATIQUE



(carte dessinée par Jacques Lemieux)

- | | |
|-------------------------------------|--|
| A. Blocs construits | 3. Transports (ferroviaires, aériens). |
| B. Blocs en construction | 4. Industries du bois. |
| 1. Fonction commerciale. | 5. Industries alimentaires. |
| 2. Fonction scolaire et religieuse. | a. Limite supérieure des eaux. |
- N.B. Deux entreprises situées à proximité de la ville sont indiquées par des signes placés dans la marge Ouest du plan.

centre commercial (magasins, services). À l'Est, sur la rivière Bell, est situé un secteur mi-commercial (transports aériens), mi-industriel (sciage du bois). La résidence se place dans ces deux zones ou s'égrène entre elles. Le tout est tra-

versé par l'axe ferroviaire (station et ateliers du C.N.R., réservoirs d'essence). Seul le centre culturel et religieux est relativement bien individualisé. On a déjà proposé d'établir un zonage précis, mais jusqu'à présent les projets se sont brisés contre le roc des intérêts en présence.

Un certain déséquilibre apparaît aussi dans le dessin de la ville, la rue principale étant un axe de symétrie plus visible sur le plan que dans la réalité des choses. Le centre commercial se trouve trop à l'Ouest, aux limites de la ville, situation excentrique qui n'est peut-être que temporaire, car l'extension possible et probable de Senneterre se fera à l'Ouest, hors du cadre municipal. Il est significatif à ce sujet, qu'une partie des industries qui font vivre la population de Senneterre, soit installée hors de la ville.

4. *Senneterre et la mise en valeur de nouveaux secteurs du Nord-Ouest québécois*

L'évolution rapide des conditions économiques en Abitibi fait que le portrait brièvement esquissé au cours des pages précédentes, à peine achevé, est déjà une pièce d'archives.

À la limite orientale de l'Abitibi occupé, Senneterre peut profiter du déplacement de la frontière vers le Nord-Est. Celui-ci se marque par : 1° le développement des voies de communication vers les nouveaux districts miniers ; 2° le projet d'établir un moulin à pulpe au lac Mattagami ; et, 3° l'expansion éventuelle de la colonisation.

La pénétration économique actuelle se fait selon l'axe Barraute-Chibougamau ; l'achèvement de la voie ferrée (ouverte officiellement au trafic le 6 novembre 1957) va faire sortir les produits miniers des lacs Chibougamau, Opemisca et Bachelor vers l'Abitibi ; Senneterre pourra prendre une part croissante à l'évacuation du minerai si le raccord projeté en direction de Rochebaucourt voit le jour dans un avenir rapproché. À cette condition également, le transport de l'équipement minier et des matériaux de construction en sens inverse pourra profiter davantage à Senneterre.

On parle aussi de deux artères ferroviaires à construire en rapport avec le développement des nouveaux districts miniers. L'une, suivant la zone minéralisée, prolongerait la ligne de Chibougamau jusqu'à Schefferville ; c'était d'ailleurs un des tracés prévus initialement pour sortir le minerai de fer et les autres produits miniers du Nouveau-Québec et les diriger, à partir de Chibougamau, les uns sur le Saguenay, les autres vers l'Abitibi pour être ainsi traités dans la province de Québec avant exportation.⁵ Depuis la construction du chemin de fer du Labrador, l'établissement d'une telle ligne pourrait apparaître moins probable ; cependant, la ligne de Chibougamau ira au moins jusqu'au lac Albanel ; emprises dans le roc et remblais sont déjà terminés et la pose de la voie ne devrait pas tarder.

Une des voies d'évacuation des minerais de Chibougamau et du lac Bachelor, éventuellement enrichis ou affinés en Abitibi, serait — c'est la seconde des artères projetées — une ligne à construire de Paradis (Doucet) à Joliette

⁵ Voir note 1, références 2 et 4.

(figure 1), selon un tracé encore imprécis, à peu près parallèle à la route Senneterre-Mont-Laurier et qui aurait l'avantage de déboucher à proximité des régions industrielles de Montréal et de Sorel.

Il ne s'agit encore dans ces deux cas que de projets ; mais de toutes façons l'ère des chemins de fer n'est pas close dans la région et Senneterre est bien placée pour en devenir la plaque tournante.

Tête de ligne de la route du Rapide-des-Cèdres (Kiask Falls) et du lac Bachelor, Senneterre bénéficie déjà du passage des prospecteurs, bûcherons, etc. . . . ; des lignes d'autobus régulières assurent la liaison avec le lac Bachelor (trois fois par semaine dans un sens, trois jours dans l'autre). En direction du Sud, la route contribue à alimenter les industries du bois à Senneterre. Nul doute que l'achèvement de la route jusqu'à Chibougamau et la construction du raccord ferroviaire de Rochebaucourt ne donne lieu à un important transit supplémentaire par Senneterre.

Une branche éventuelle de pénétration vers le lac Mattagami peut se greffer sur le tronç principal de Barraute et Senneterre à Chibougamau, si le projet de construction d'un moulin à pulpe à Matagami doit se réaliser. On sait que les promoteurs de ce plan invoquent les raisons suivantes. Il y a tout d'abord un immense domaine forestier drainé par les système de la Bell et de la rivière Waswanipi dont les eaux sont tributaires du lac Mattagami et assurent à celui-ci un bassin très étendu (22,000 milles carrés). Il y aurait là, selon une reconnaissance sommaire et une estimation très conservatrice, au moins 100 millions de cordes.

Cette forêt serait d'autant plus intéressante pour un moulin qu'elle est formée de peuplements mûrs. Dans certains cas même, les arbres y meurent de vieillesse et pourrissent ; cela représente une perte que corrigerait une exploitation raisonnable ; on entend par là que le moulin pourrait prélever au moins 400,000 cordes par an dans le bassin du lac Mattagami et rester très en-deçà du croît naturel. Une usine serait, de par la configuration du réseau hydrographique, particulièrement bien placée sur le lac en question pour recevoir sa matière première.

L'intérêt d'un tel projet serait aussi de stimuler la construction de voies d'accès aux énormes pouvoirs hydrauliques des tributaires de la baie James. Le moulin à pulpe devrait en effet tirer son énergie soit de la Bell, en amont du lac (100,000 cv) — mais avec des zones d'ennoyage dans un secteur de colonisation possible — soit, plutôt, de la Nottaway (1,200,000 cv), en aval, en particulier au rebord du Bouclier sur les basses terres hudsoniennes. Là encore, la pâte à papier apparaîtrait comme une industrie pionnière, créatrice d'énergie électrique abondante ; le large excédent de force serait à son tour disponible pour d'autres industries consommatrices d'électricité (affineries d'aluminium ou de zinc), comme ce fut et est souvent le cas au pays.

De toutes façons, un embranchement de chemin de fer, enté sur la voie principale au lac Wedding, devrait donner accès d'abord au site de l'usine à construire, au moulin lui-même ensuite.

Si un tel projet aboutissait, Senneterre se trouverait à la tête d'un Y dont une des branches supérieures avancerait vers Mattagami et, au-delà, vers la baie

James, et l'autre, vers Chibougamau, le long de la zone minéralisée. Mais se réalisera-t-il? Jusqu'à présent, le plan n'a pas été agréé par les autorités et la rumeur veut que ce refus soit motivé par la crainte de restreindre l'approvisionnement en bois de pulpe des moulins du bas Saint-Maurice. En effet, il pourrait y avoir une sorte de capture et de renversement du drainage du courant de billots, si, par l'intermédiaire du chemin de fer Canadien National, jusqu'à Paradis ou Clova, par exemple, et grâce à la disposition du réseau hydrographique, le bois de la haute Mauricie gagnait Senneterre et le lac Parent et, plus en aval, Mattagami, soit par la rivière Bell, soit par la nouvelle voie ferrée. Enfin un des arguments des partisans du moulin et de l'embranchement ferroviaire est que ce nouveau développement entraînerait une poussée de la colonisation vers le Nord, le long de la Bell et au Nord-est de celle-ci. On pense en effet que les investissements en infrastructure routière et ferroviaire seront d'autant plus rentables que celle-ci servira une économie plus diversifiée reposant à la fois sur les mines, l'industrie de la pâte, l'exploitation forestière et la colonisation agricole. Aussi, un plan de coordination devrait-il régler en une ou plusieurs dizaines d'années l'expansion du peuplement rural jusqu'aux limites de la zone argileuse ; il marcherait de pair avec le défrichement qui serait susceptible — selon certaines estimations — de fournir annuellement 500,000 cordes pendant 30 ou 40 ans, ce qui s'ajouterait à la production de bois de pulpe du bassin du lac Mattagami mentionnée plus haut.⁶

Cependant, il est présentement impossible de prévoir un développement rapide et à grande échelle de la colonisation dans le bassin de la rivière Bell. La colonie de Laas, près de Beattyville, reste à l'état de projet. De leur côté, les responsables de la colonisation sont peu favorables à l'expansion à l'Est de la rivière Bell et préfèrent la consolidation des paroisses plus anciennes à la dispersion des frais et des efforts. Le recul de la frontière agricole semble marquer ici un temps de pause.

Par suite de sa situation, Senneterre bénéficiera d'une façon ou d'une autre de l'accroissement régional des richesses. Outre le transport toujours plus grand des personnes et des biens, de nouvelles industries pourraient prendre naissance dans la ville même. Indépendamment de celui de Mattagami, un moulin à pulpe s'établirait dans les limites municipales ou à proximité de l'agglomération ; le bois de colonisation suffirait à l'alimenter en même temps qu'on pourrait récupérer les résidus des scieries. Plus problématique est la construction d'une raffinerie de zinc ardemment souhaitée par les autorités locales ; le passage du minerai, l'équipement des forces hydrauliques de l'« Extrême-Abitibi » compteraient parmi les facteurs favorables ; cependant, actuellement ce sont plutôt des considérations de conjoncture nord-américaine et de prix sur le marché mondial qui seraient déterminantes.

Senneterre est un type particulier de ville abitibienne. Comme la Sarre et Amos, également situées sur le chemin de fer Canadien National, c'est aussi, quoique dans une moindre mesure, une base de départ et un centre d'achat pour les colonies établies au Nord du Transcontinental. C'est surtout et ce sera de

⁶ Voir note 1, référence 4.

plus en plus, comme le fut Taschereau et comme l'est encore Barraute, une ville du chemin de fer. C'est aussi, à l'image de Val-d'Or, un centre d'opérations pour les prospecteurs, en particulier par avion. Parmi les villes reposant sur le commerce et l'industrie du bois, telles que La Sarre, Macamic ou Amos, Senneterre occupe une place prééminente. Concurremment avec Barraute — et peut-être de plus en plus à ses dépens — c'est une tête de ligne et un point de passage obligé en direction et en provenance de la zone minéralisée et bientôt du bassin du lac Mattagami. Pour toutes ces raisons, la période de croissance de Senneterre ne devrait pas se terminer de si tôt.
