

# Étude préliminaire sur l'établissement d'axes routiers au Nouveau-Québec

Michel Brochu

Volume 41, Number 1, April–June 1965

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1002964ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1002964ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

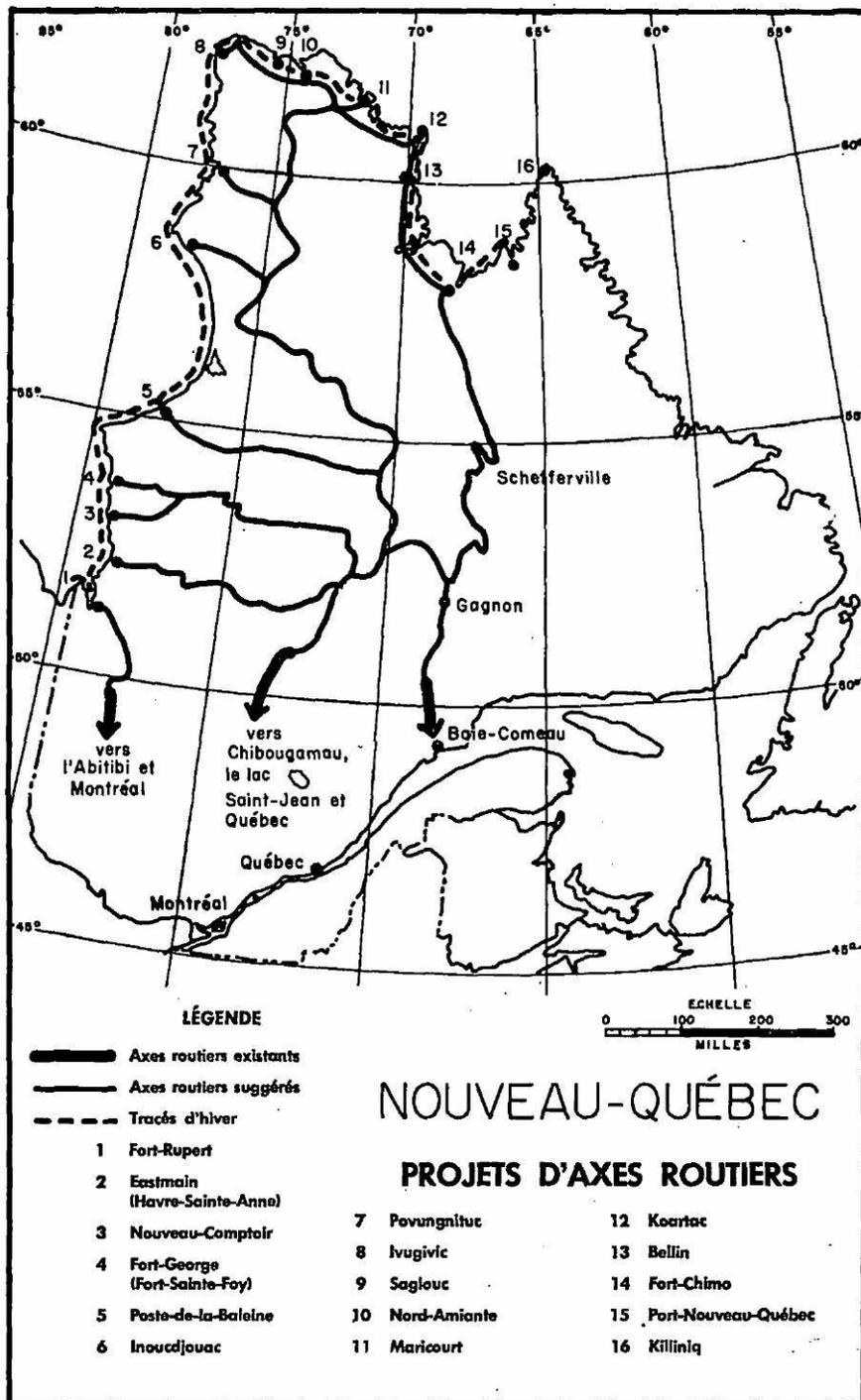
Cite this article

Brochu, M. (1965). Étude préliminaire sur l'établissement d'axes routiers au Nouveau-Québec. *L'Actualité économique*, 41(1), 33–48.  
<https://doi.org/10.7202/1002964ar>

# Etude préliminaire sur l'établissement d'axes routiers au Nouveau-Québec

Dans un article paru dans *Relations*, en juin 1962, j'avais signalé, d'une part, l'absence de réseau routier au Nouveau-Québec, tant entre les divers postes de cette région qu'entre les plus importants de ceux-ci et le réseau routier du sud du Québec. On sait que même Schefferville, la grande ville minière du Nouveau-Québec qui compte plusieurs centaines de voitures de toute sorte, n'est pas encore reliée au réseau routier du sud de la Province et il n'est même pas encore officiellement question qu'elle le soit. Schefferville semble donc vouée à n'être reliée au sud du Québec, pour quelques années encore, que par l'avion et par le chemin de fer. J'avais, d'autre part, signalé le peu d'intérêt qu'il y aurait à établir un réseau routier reliant le Nouveau-Québec au sud du Québec étant donné les distances séparant les postes esquimaux, le faible volume des cargaisons à transporter, et surtout les obstacles physiques à surmonter : côtes découpées et souvent accores, fjords profonds, versants abrupts, nombreuses et très larges rivières à traverser.

Un séjour de 5 mois sur les rives québécoises de la baie James au cours de l'hiver 1964 et un séjour de 6 mois au Nouveau-Québec, en 1963, dans les régions de Fort-Chimo et de Maricourt, de même que quatre survols entre ces deux régions, dont trois en hiver, et un en été y compris une envolée à basse altitude, et aussi un voyage en traîneau à chiens de Fort-Chimo vers la baie d'Ungava, au cours de l'hiver 1962, et de Maricourt jusqu'à 90 milles (150 km) à l'intérieur des terres en 1963, ainsi qu'un séjour de six mois au Nou-



veau-Québec indien en 1964, m'ont amené à modifier mes pensées sur l'opportunité de créer de grands axes routiers au Nouveau-Québec. En effet, les survols précités et mieux encore les voyages en traîneau m'ont permis de constater que, hors de la zone côtière proprement dite, l'intérieur des terres dans la partie nord est constitué par un plateau dont l'altitude s'élève peu à peu vers le sud, dans l'axe de la baie d'Ungava et que l'on peut qualifier de véritable haut-plateau au sud du détroit d'Hudson puisqu'il surgit, la plupart du temps, à plus de 300, 600 et même 1,500 pieds (100, 200 et 500 m) au-dessus du niveau marin du détroit d'Hudson, souvent à moins de 0.6 mille (1 km) de la mer.

La surface de ce plateau est, en général, dans les régions que j'ai pu observer, mollement ondulée et très souvent les pentes sont à peine perceptibles (de 0° à 5°), si bien que les traîneaux peuvent pratiquement aller dans toutes les directions et les quelques obstacles topographiques peuvent être facilement évités ou contournés ; il est à noter, de plus, que contrairement à toute attente, les dépôts d'origine glaciaire comme les blocs erratiques, les eskers, les drumlins et divers types de moraine, s'ils ne sont pas totalement absents, ont une concentration assez lâche pour ne pas gêner de façon sensible le passage des traîneaux et, éventuellement, d'autres types de véhicules.

Ceci est bien visible, à la fois en traîneau et en avion, d'où on distingue une étendue blanche presque sans relief et où les pointements de roches en place, aussi bien que les blocs erratiques, se détachent seulement de loin en loin. Il est en outre significatif qu'au cours des survols d'hiver les ombres portées, dues au relief, sont peu prononcées, ce qui confirme la faible importance des reliefs dans ces régions. Ajoutons que, du début de janvier à la fin d'avril, les lacs et les rivières, sauf certains tronçons ou certaines embouchures de ces dernières, sont recouverts d'une épaisse carapace de glace qui les rend accessibles à presque tous les types de véhicules.

Il est utile de souligner, en outre, que la neige, dans la toundra, ne présente pas les mêmes particularités que dans le sud du Québec : en effet, les vents extrêmement violents rendent, au sens littéral du mot, la neige dure comme pierre, quelque épaisseur que celle-ci puisse avoir, si bien qu'au lendemain même d'une tempête, hommes, traî-

neaux et véhicules à chenilles, peuvent y passer sans s'enfoncer d'aucune façon. Sur le plateau, les lames de neige et les congères sont, en général, de faible importance. La neige défonce cependant, au printemps, durant une période de 15 jours à 3 semaines selon les endroits.

En été et en automne, la couche de glace, absente ou trop mince, et la neige disparue, empêchent évidemment les traîneaux et les véhicules motorisés sur ski de circuler. Les caractéristiques du relief de haut-plateau demeurent cependant et on constate que les étendues de neige mollement ondulée laissent souvent la place à un véritable *reg* arctique ou sub-arctique, c'est-à-dire à une surface dure de granules et de petits galets enrobée dans une matrice sableuse ou limoneuse ou reposant sur celle-ci ; très souvent, ce *reg* qui s'apparente soit aux *regs* sahariens ou plutôt aux *ranhas* des hauts-plateaux du Portugal, décrites par J. Tricart (1964), ne porte, comme unique végétation, que des mousses, des lichens, et quelques rares autres plantes. Un survol à basse altitude, en hélicoptère, au cours de l'été 1960, au-dessus du haut-plateau qui s'étend entre le cap Saint-Louis et Ivugivic, m'en a fourni une illustration excellente et un exemple très caractéristique.

On peut tirer de ce qui précède, des enseignements pratiques de la plus haute importance en prévision de l'établissement d'axes routiers dans le Nouveau-Québec.

En hiver, il semble qu'en raison du gel des lacs et des rivières, il n'y aurait pas de difficulté insurmontable à établir une liaison entre les divers postes. Entre Fort-Chimo et la baie d'Ungava, les principaux obstacles à surmonter sont les doubles bandes de glaces chahutées dans la zone de balancement des marées sur les deux rives des rivières aux Feuilles et Arnaud, sur la rive nord de laquelle se trouve le poste de Bellin.

De ce dernier poste à Koartac, il n'y a pas de difficulté importante, et effectivement, en quelques heures, en mai 1963, un traîneau motorisé de marque Bombardier a fait le trajet de 60 milles (96 km) qui sépare les deux postes. De Koartac à Maricourt, l'itinéraire ne présente pas d'obstacle majeur, sauf la descente vers le fjord et le poste de Maricourt. La descente vers la mer de l'itinéraire normal par traîneau à chiens de Koartac à Maricourt est, en effet, trop

abrupte pour être empruntée par un traîneau motorisé ; il faudra chercher une meilleure route et il semble, en première analyse, que celle-ci devrait passer par l'intérieur du plateau de la baie Diana au fjord Maricourt et, de fait, un tracteur chenillé de marque J5 Bombardier a effectué assez facilement, au printemps de 1962, le trajet entre Maricourt et un gisement minier non exploité situé à environ 60 milles (100 km) à l'intérieur du plateau.

L'itinéraire d'hiver des traîneaux à chiens entre Maricourt et Saglouc longe en partie le littoral et passe en partie par la terre mais à peu de distance de la côte ; quand la glace de mer est trop incertaine, les traîneaux empruntent un itinéraire qui passe complètement par l'intérieur des terres, mais également à peu de distance du littoral.

D'après des informations sûres, aucun de ces deux itinéraires n'est à recommander pour des véhicules du type des autos-neige qui, de fait, auraient intérêt à emprunter un itinéraire passant par le plateau : celui-ci passerait de Maricourt à Saglouc par le gisement minier situé sur le plateau au droit du fjord Déception, et ne présenterait pas d'obstacle réel, d'autant plus que, du gisement minier vers Saglouc, une auto-neige Bombardier a très facilement établi une première liaison, en janvier 1963, liaison qui a été répétée ensuite à deux ou trois reprises au cours du même hiver et au cours des hivers suivants 1964 et 1965 ; une auto-neige s'est aussi rendue vers l'est à un lac situé à environ 100 milles (160 km) de Maricourt, à partir du gisement minier précité. L'itinéraire reliant les deux postes devra obligatoirement emprunter le haut-plateau puisque le littoral est découpé de baies et de fjords profonds ; pour l'itinéraire proposé, la surface du plateau n'est pas entaillée de vallées importantes, étant donné que cet itinéraire suivrait à peu près la ligne de partage des eaux entre le bassin versant du détroit d'Hudson et celui de la baie d'Hudson.

Il est de plus à noter qu'il existe déjà une route pour camions, complétée en 1964, entre les gisements miniers du plateau et le fjord Déception : elle a une longueur de 45 milles (72 km).

De Saglouc à Ivugivic, le haut-plateau est assez uniforme et aucune vallée ou rivière d'importance ne le coupe ; la descente vers Ivugivic et vers Saglouc peut s'effectuer sans difficulté.

Pour ce qui est des postes du littoral de la baie d'Hudson, d'Ivugivic au Poste-de-la-Baleine, la question se pose différemment en ce sens que la côte étant, en général, plus basse, les marées et les courants moins forts que dans le détroit d'Hudson, la glace qui borde la baie le long de tout son littoral, permettrait d'y circuler en traîneau motorisé. Il faudrait cependant une extrême prudence avant de s'y aventurer en auto-neige qui est un véhicule beaucoup plus lourd que les traîneaux motorisés : de 3,700 à 3,400 livres pour une auto-neige contre 300 à 250 livres pour un traîneau mécanique de type skidoo. En outre, à plusieurs endroits le long de la côte, des ceintures d'îles comme les Nastapoka, forment comme une barrière naturelle favorisant la prise de la glace et garantissant la solidité de celle-ci.

Comme on peut le constater par ce qui précède, l'établissement d'un itinéraire et d'un circuit d'hiver régulier entre les postes du Nouveau-Québec esquimau compris de Fort-Chimo à Grande-Baleine serait parfaitement réalisable : la preuve en est que des liaisons, à titre exceptionnel, il est vrai, ont été réalisées entre Bellin et Koartac, entre Bellin et Fort-Chimo, entre les gisements d'amiante de la région du fjord Déception et Saglouc, puis entre le haut-plateau et Maricourt.

Au Poste-de-la-Baleine jusqu'au sud de la baie James, il n'y aurait aucune difficulté pour l'établissement d'une piste d'hiver le long du littoral : les marées y sont de faible amplitude, de 5 à 10 pieds (1.5 à 3 m), de sorte que les rives ne présentent pratiquement pas de zones chahutées, comme sur les côtes du détroit d'Hudson ; la glace forme une carapace solide parce qu'elle est ancrée aux nombreuses îles qui bordent le littoral.

En raison de ce qui précède, tout le trajet peut se faire en longeant la côte, avec possibilité de couper certaines pointes par voie de terre, sans aucune descente ou aucune montée impraticable, puisque le relief est très plat le long des côtes de la baie James surtout.

Le transport par autos-neige et par tracteurs tirant un train de traîneaux est connu depuis 1935, dans la baie James : cette année-là, en effet, le vicariat apostolique de la baie James a commencé de transporter, par train de traîneaux, le matériel et l'équipement destinés à la mission d'Albany, sise sur la rive ontarienne de la baie

James et située à environ 60 milles (96 km) au nord de Moosonee. Cette mission est encore approvisionnée de cette façon en 1965.

Du côté québécois, en 1956 et en 1957, l'agent des Indiens pour les deux rives de la baie James, a fait sa tournée en auto-neige, de Moosonee au Poste-de-la-Baleine, en passant par tous les postes de la baie James.

De 1951 à 1960, la tournée de ce fonctionnaire, par auto-neige, ne s'est pas prolongée au delà de Fort-Sainte-Foy. L'établissement de liaisons aériennes régulières entre les divers postes de la baie James a mis fin à ces tournées. La preuve est donc inscrite dans les faits que les transports d'hiver en auto-neige et par train de traîneaux tirés par tracteur est parfaitement possible sur les côtes de la baie James.

Au Nouveau-Québec esquimau surtout, il faudra donc explorer systématiquement les itinéraires les plus sûrs et les plus rapides à la fois, examiner avec soin les passages les plus commodes dans les bandes de glaces chahutées des zones de balancement des marées, et aussi les descentes du plateau. Il faudra également expérimenter les itinéraires le long du littoral de la baie d'Hudson avec divers types de véhicules motorisés, et notamment les traîneaux à hélices utilisés avec grand succès en Russie depuis 1964.

Pour éviter tout risque d'accident grave, il conviendra de procéder avec des trains de deux véhicules motorisés, munis de radio. Les autos-neige Bombardier semblent le véhicule le mieux adapté pour ce genre de liaison. Des résultats se dégageront qui ne peuvent être acquis que par l'expérience, et de ces résultats découleront des conclusions ayant des incidences pratiques du plus grand intérêt. On pourra alors décider, en toute connaissance de cause, entre quels postes il est opportun d'établir une liaison par auto-neige pour le courrier, pour les passagers ou le transport des marchandises.

On constatera, de la sorte, sur la foi de l'expérience, lequel de l'avion ou l'auto-neige est, tout compte fait, le plus pratique et le plus économique, pour l'établissement de liaisons régulières, tous les quinze jours, entre les postes esquimaux du Nouveau-Québec.

Idéalement, toutefois, préséance devrait être accordée aux transports par voie de terre, en hiver notamment, en se rappelant que la saison de navigation ne dure que de 3 à 4 mois au maximum.

La formule du traîneau à hélice est encore à explorer au Nouveau-Québec, et il vaut la peine de s'y intéresser activement et sérieusement, car sa légèreté, sa rapidité et sa souplesse le désignent, pour l'avenir, comme le moyen de transport d'hiver par excellence.

Durant l'été, le problème des liaisons par route entre les postes se pose de façon tout à fait différente. Il y a des constantes qui demeurent, comme le modelé faiblement ondulé du plateau et sa surface dure apparentée, par endroits, aux *regs* sahariens, ou aux *ranhas* des hauts-plateaux portugais, mais, à part la neige, un élément capital manque en été : c'est la glace qui, en hiver, recouvre les rivières, les lacs, les baies et les fjords et qui fait partie intégrante des itinéraires d'hiver possibles et en garantit la continuité.

Ainsi, bien que, en été, le haut-plateau soit, en principe, accessible aux véhicules sur roues et aux véhicules chenillés, le véritable problème sera de traverser des rivières importantes comme la rivière aux Feuilles et la rivière Arnaud, et surtout de contourner les fjords pour aboutir à certains postes, à moins de les traverser par bac ; de plus, les descentes vers les vallées raccordant les divers postes au plateau, pourraient demander des aménagements coûteux, car il ne faut pas oublier que l'absence de neige qui, en hiver, colmate et aplanit les irrégularités du terrain constitue, d'une certaine façon, un désavantage en été.

Au total, et en première analyse, l'établissement d'une route ou même d'une piste de ceinture entre les divers postes du Nouveau-Québec, et qui longera plus ou moins le littoral, serait d'un coût absolument prohibitif, en raison du très grand nombre d'ouvrages d'art qu'il faudrait construire pour traverser les grands estuaires et les fjords.

Paradoxalement, cependant, il apparaît que le plus urgent, dans l'ordre des priorités et dans l'optique d'un aménagement rationnel du Nouveau-Québec, serait de le relier à un ou à quelques-uns des grands axes routiers du sud du Québec : cela presse incontestablement plus qu'une route de ceinture réunissant les postes esquimaux entre eux. En d'autres termes, et plus précisément, cette route de liaison vitale devrait avoir priorité sur la route de ceinture évoquée plus haut.

Le tracé de cette route pourrait partir du lac Albanel où la route de Chibougamau doit être prolongée au cours de l'été 1966 et monter vers le nord-est jusqu'au 72° de longitude ouest ; de là, elle se diviserait en deux embranchements dont l'un continuerait vers le nord-est jusqu'à Schefferville, puis, de là, vers le nord jusqu'à Fort-Chimo ; l'autre embranchement se dirigerait vers le nord en suivant le tracé de la ligne de partage des eaux, jusqu'au 56° c'est-à-dire, en gros, le 72° de longitude ouest ; de là, elle suivrait ou pourrait suivre vers le nord un tracé sinueux qui épouserait celui de la ligne de partage des eaux entre la baie d'Hudson et la baie d'Ungava. Cette photo atteindrait les gisements d'amiante et de nickel de la région du fjord Déception. Fort-Rupert, le poste le plus au sud de la baie James, sera, pour sa part, relié à l'Abitibi par une route qui sera complétée vers 1966 ou 1967.

Il est à noter que le tracé de cette route suivant la ligne de partage des eaux pourra constituer une économie de plusieurs millions de dollars, puisqu'il n'y aura pas de ponts importants à construire et, qu'en outre, ce tracé évitera les zones tourbeuses qui caractérisent les côtes de la baie James. Il faut, en outre, tenir compte du fait qu'au nord du 56° de latitude nord, les frais afférents au défrichement et à l'essouchement du tracé de la route deviendront nuls, ou presque, puisque la végétation y devient insignifiante. Les milliers de lacs et de laquets qui émaillent de leur plan d'eau toute l'étendue du Nouveau-Québec poseront probablement des problèmes dans l'établissement des itinéraires des axes routiers proposés. En résumé, on peut dire que la construction d'axes routiers au Nouveau-Québec présentera inévitablement des difficultés mais que ceux-ci sont parfaitement solubles du point de vue technique.

Ceci étant pris en considération, la réalisation de cette route n'apparaîtra plus comme une entreprise colossale, d'un coût hors de proportion avec les services qu'elle peut rendre, mais comme une entreprise relativement difficile malgré tout, de longue haleine, mais parfaitement réalisable, tant au point de vue technique qu'au point de vue économique, sous réserve de consentir à envisager sa rentabilité à longue échéance.

Au nord du 56° parallèle, une bonne partie du tracé de cette route pourrait presque être fixée du seul fait du passage répété des

véhicules, comme cela a été fait pour certaines pistes sahariennes ou sud-africaines.

À partir du tronc principal de la piste, partiraient des embranchements secondaires vers le Poste-de-la-Baleine, Inoucdjouac, Povungnituc, Sagluc, Ivugivic et Maricourt, Koartac et Bellin. Le dernier hiatus à combler sera celui de Bellin à Fort-Chimo et ce sera aussi le plus difficile en raison de l'importance des rivières à traverser et du relief nettement plus accidenté de cette région. Il en sera ainsi pour le tracé qui reliera Schefferville à Fort-Chimo.

Le poste de Port-Nouveau-Québec et celui de Kiliniq (le premier est situé sur la rive est de la rivière Georges et le second sur l'île Kiliniq) se trouvent tous deux, à l'échelle régionale, dans la région est de la baie d'Ungava, et il est à prévoir qu'ils demeureront vraisemblablement sans route en raison des trop nombreux ouvrages d'art importants à construire pour les atteindre.

Si, au point de vue du génie, les projets d'axes routiers esquissés plus haut sont parfaitement réalisables sans difficulté technique insurmontable et probablement à un coût moindre que l'on pourrait penser en première analyse, il est indispensable de se demander quelle serait l'utilité pratique des axes routiers suggérés et quel tonnage approximatif de marchandises pourrait être véhiculé, chaque année, sur ces routes.

Pour ce qui est de l'embranchement en direction de Schefferville, on peut prévoir qu'il sera rentable, d'une grande utilité pratique dès son achèvement, et que cette route sera rapidement utilisée de façon assez intense : on peut, en effet, envisager que la région du lac Saint-Jean pourra alimenter, en produits agricoles et manufacturés, les villes minières de Schefferville et de Gagnon, grâce à un embranchement vers cette nouvelle ville, qui, vers 1966, sera, par ailleurs, reliée à Manicouagan par une route déjà en construction, ce qui équivaldra d'ici quelques années à un marché potentiel de 15,000 à 20,000 habitants. On peut même envisager que la création d'un service d'autobus entre Schefferville et le lac Saint-Jean serait vite assez achalandé.

Il est évidemment capital de tenter une estimation des marchandises qui pourraient être véhiculées par les axes routiers dont il a été question plus haut. Les éléments d'une première approximation nous sont fournis par les cargaisons qui ont été déchargées, en 1963

AXES ROUTIERS AU NOUVEAU-QUÉBEC

et en 1964, dans les divers postes du Nouveau-Québec, par les brise-glaces du ministère des Transports, d'une part, qui font, tous les ans, la tournée des postes de la baie et du détroit d'Hudson (mais pas de la baie James), et par des navires de la Compagnie de la Baie d'Hudson, d'autre part, qui font escale dans tous les postes du littoral du Nouveau-Québec. Il est à noter que les navires de la Compagnie de la Baie d'Hudson ne transportent pas que des marchandises destinées aux magasins de cette société, mais encore des cargaisons à l'intention des organismes gouvernementaux, des entreprises minières et des missions catholiques et anglicanes. Le tableau I donne une idée des cargaisons qui, transportées par voie maritime, en 1963 et en 1964, pourraient l'être dans l'avenir par la route.

À ces cargaisons s'ajoutent celles qui sont livrées par d'autres navires comme le Notre-Dame-de-l'Espérance, le tableau du vicariat apostolique de la baie James ou par des navires de sociétés privées

**Tableau I**  
**Cargaisons transportées dans les ports du Nouveau-Québec**  
**par voie maritime, en 1963<sup>1</sup>**

Poste	Ministère des Transports		Cie de la Baie d'Hudson		Total	
	1963	1964	1963	1964	1963	1964
Fort-Rupert .....	0	0	352.5	764.2	352.5	764.2
Havre-Sainte-Anne .	0	0	117.1	92.3	117.1	92.3
Nouveau-Comptoir .	0	0	189.6	204.7	189.6	204.7
Fort-Sainte-Foy ...	0	0	792.9	594.1	792.9	594.1
Poste-de-la-Baleine .	2,122	5,500 <sup>2</sup>	396.6	453.7	2,518.6	5,953.7
Inoucdjouac .....	845.5	1,000	335.7	377.4	1,181.2	1,377.4
Povungnituc .....	367.4	421	285.5	329.3	652.9	750.3
Ivugivic .....	65.3	213	48.7	53.7	113	266.7
Saglouc .....	554.0	1,234 <sup>3</sup>	236.5	112.7	790.5	1,346.7
Maricourt .....	154.1	350	59.5	83.4	213.6	433.4
Koartac .....	213.2	157	—	—	213.2	157
Bellin .....	361.5	400	112.4	203.4	473.9	603.4
Fort-Chimo .....	842	414	324.3	136.3	1,166.3	540.3
Port-Nouv.-Québec .	370.7	364	—	—	370.7	364
Kiliniq .....	7.6	230	—	—	7.6	230
Grand total ...	6,748.8	10,283.0	3,689.6	3,405.1	9,153.6	13,471.2

1. Le tonnage des cargaisons déchargées dans les postes de la baie James par le Notre-Dame-de-l'Espérance du Vicariat apostolique de la baie James n'a pu être obtenu.

2. Dont 4,000 en vrac.

3. Dont 512 en vrac.

affrétés par des organismes d'État, mais dont il n'a pas été possible d'obtenir les statistiques du tonnage.

Ce tableau permet de constater que l'ensemble connu des cargaisons expédiées vers les postes du littoral du Nouveau-Québec ne dépasse pas 10,000 tonnes, c'est-à-dire la valeur d'environ 500 camions de 20 tonnes, pour l'ensemble du Nouveau-Québec indien et esquimau.

En ce qui concerne Schefferville, ville de 5,000 habitants, les cargaisons transportées du sud au nord sont, évidemment, beaucoup plus considérables que pour le Nouveau-Québec indien et esquimau, d'une part, en raison du niveau de vie nettement plus élevé, ce qui entraîne, évidemment, une consommation plus forte et, d'autre part, en raison de l'équipement considérable que nécessite une exploitation minière de l'importance de celle de Schefferville.

Le tableau II montre qu'en 1963 il y a eu 321,385 tonnes de marchandises transportées vers Schefferville et Wabush, c'est-à-dire de produits alimentaires : fruits, légumes, laitages et viandes et aussi de produits manufacturés dont le fractionnement n'a pas été fourni. Il appert pourtant que seulement pour la région de Schefferville et de Wabush, l'ensemble des importations, à partir de Sept-Îles, est environ 24 fois supérieure à celle des cargaisons déchargées par voie maritime, en 1964, dans l'ensemble des postes du Nouveau-Québec indien et esquimau. Il appert, en outre, qu'une bonne partie de ces produits pourraient être fournis par la région du lac Saint-Jean, notamment dans le domaine agricole : le lait, le beurre et le fromage, la plupart des légumes, les œufs, les volailles et une

**Tableau II**  
**Tonnage des marchandises transportées par le chemin de fer,**  
**de Sept-Îles à Schefferville**

	1962	1963		1962	1963
I) De Sept-Îles à Schefferville (ou à Wabush)			II) De Schefferville à Sept-Îles :		
Animaux et produits dérivés .....	1,016	984	Minéral de fer .....	11,544,406	11,666,541
Produits agricoles .....	1,958	1,592	Autres minerais .....	3,672	85,996
Produits manufacturés et autres .....	267,628	318,809	Produits forestiers .....	15,895	8,183
Total .....	270,602	321,385	Total .....	11,563,973	11,760,720

bonne partie des viandes de boucherie ; pour ce qui est des produits ouvrés ou semi-ouvrés, on peut compter les bois de construction, les contreplaqués, les portes et châssis et certaines catégories de meubles. Il semble bien qu'il serait raisonnable de prévoir, pour commencer, des expéditions par camion qui seraient comprises entre 5,000 et 10,000 tonnes par année, et que l'on pourrait estimer à 20 p.c. de produits agricoles ; 20 p.c. en viandes et 60 p.c. en produits ouvrés ou semi-ouvrés, produits du bois surtout.

Il ne semble donc faire aucun doute que, dès la construction de l'axe routier suggéré, des liens économiques solides, permanents et sans cesse croissants s'établiront entre le lac Saint-Jean et les villes minières de Schefferville et de Gagnon.

Par contre, l'axe central du réseau routier suggéré, c'est-à-dire celui qui atteindrait l'extrême nord du Nouveau-Québec, ne desservirait, au total, qu'une infime population de 3,500 à 4,000 habitants ce qui, à l'heure actuelle, et dans la meilleure estimation, représente un tonnage assez faible. Il faut, cependant, tenir compte du principe de la route créatrice, d'après l'excellente expression de Pierre Gourou : si on accepte ce principe, au moins comme hypothèse de travail, il semble incontestable que cet axe routier central et ses embranchements peuvent contribuer à créer une extraordinaire activité dans le domaine de la prospection minière tout d'abord, et de l'exploitation des gisements rentables par la suite. Le projet d'exploitation qui semble le plus sérieux, le plus probable et le plus près de sa réalisation est celui du gisement du haut-plateau du fjord Déception dont il a été question dans ce travail.

Il y a, en tout cas, deux choses certaines : c'est, d'une part, que le Nouveau-Québec est d'une incommensurable richesse en gisements miniers rentables, et, d'autre part, qu'une des plus graves lacunes économiques de cette région réside dans la déficience des moyens de transport et de communication, à tel point qu'il y a encore près de la moitié des postes qui, en 1965, n'ont pas de service régulier d'avions, ni, évidemment, aucun service régulier de transport par voie de terre ou par voie de mer pour les relier aux grandes régions habitées du Québec. Les routes proposées nécessitent, évidemment, un acte de foi, pour qu'elles soient entreprises et créées, tout au moins pour l'axe principal et ses indispensables embranchements,

car on ne peut honnêtement postuler un argument économique assez puissant et d'assez de poids pour inciter à sa construction, puisque les marchandises qui seraient transportées ne constitueraient, au départ, et comme en témoigne le tableau I, un volume suffisant pour justifier cette initiative.

Cependant, le tronçon entre le lac Albanel et Schefferville fait exception, et la liaison par un axe routier de la région de Schefferville à celle du lac Saint-Jean procède d'un impératif économique d'interdépendance et de rattachement nécessaires et souhaitables entre régions voisines, et il ne semble faire aucun doute que cette route sera immédiatement rentable et bénéfique aux deux régions précitées, ce qui justifie le principe de sa construction. Mais si l'on envisage les choses dans une perspective d'avenir, et si, avec une certaine ampleur de vue, on considère l'avantage absolument certain qu'il y aurait à établir ces grands axes routiers, on peut être assuré qu'il s'agira d'un véritable placement à longue échéance. L'expérience réalisée dans plusieurs régions d'Amérique du Nord et sur d'autres continents témoigne que la route est créatrice d'activité et de mise en valeur à la fois des régions traversées et des points d'aboutissement des routes. Il semble avéré que les deux grands secteurs de l'activité future du Nouveau-Québec seront primordialement le domaine minier et commercial dans le sens le plus large du mot et, aussi, le domaine touristique qu'il ne faudrait pas négliger ; car, mis à part la route d'Alaska, les axes routiers suggérés seront les seuls, en Amérique du Nord, à atteindre les zones arctiques (toundra), ce qui constituera un attrait indéniable et unique dont il faudrait savoir tirer profit. Une partie du courrier pourra continuer à parvenir par avion, mais les colis postaux plus lourds et encombrants pourraient être avantageusement acheminés par la route.

Pour résumer, il apparaît, d'une part, que les conditions topographiques de plaine ou de plateau mollement ondulé, et sans obstacles naturels d'importance, de même que le gel des lacs, des rivières, des fjords et de certaines côtes marines, permettraient d'établir une route d'hiver assez sûre entre les divers postes esquimaux du Nouveau-Québec : cette route pourrait être empruntée par les véhicules du type skidoo pour les distances assez courtes, par exemple, entre

Ivugivic et Saglouc, et du type auto-neige pour les trajets plus longs, par exemple, entre Saglouc et Maricourt.

Cette route d'hiver ne demandera aucun aménagement spécial sauf, peut-être, un balisage de certains tronçons et, dans les débuts, une recherche attentive des passages les meilleurs et surtout des descentes de plateau les plus accessibles.

D'autre part, il ressort de toute évidence, qu'en été une route ne pourrait suivre le même itinéraire qu'en hiver, en raison du dégel des plans d'eau que le tracé d'hiver traversera ou empruntera ; aussi, il sera plus pratique de créer, à partir du lac Albanel, un double axe routier, l'un qui se dirigerait vers le nord-est, c'est-à-dire vers Schefferville, en suivant la ligne de partage des eaux entre le Saint-Laurent au sud, la baie d'Hudson à l'ouest, la baie d'Ungava au nord et l'Atlantique à l'est, puis, de là vers le nord en direction de Fort-Chimo ; le deuxième axe se dirigerait vers le nord, en suivant la ligne de partage des eaux entre la baie d'Ungava (cours d'eau à l'est) et la baie d'Hudson (cours d'eau à l'ouest).

À partir de cet axe central partiraient des embranchements en direction des principaux postes des rives de la baie James, de la baie et du détroit d'Hudson, de la baie d'Ungava, à l'exception des deux postes de la côte est de cette baie.

Le tracé de cet axe central suivant la ligne de partage des eaux, permettra d'économiser des sommes importantes en ouvrages d'art de toute sorte.

Ainsi, il y a possibilité d'établir un tracé d'hiver dès que des autos-neige (ou des traîneaux à hélice) seront disponibles pour le faire, et un tracé d'été différent qui mettra le Nouveau-Québec en communication avec le réseau routier du sud du Québec. Ce sera une entreprise de longue haleine, de 10 à 20 ans peut-être, qui nécessitera un investissement de capitaux importants, mais cette entreprise sera bénéfique au plus haut point pour l'avenir de cette région, car elle sera peut-être le point de départ d'un extraordinaire développement dans tous les domaines.

Pour la mise en œuvre de ce dessein et, plus précisément, pour l'exploration et l'essai pratique des tracés de routes, tant d'été que d'hiver, nul organisme ne serait mieux préparé que les Expéditions polaires françaises qui sont merveilleusement équipées en véhicules tout-terrain, qui sont riches d'une inappréciable expérience d'explo-

rations motorisées, au Groënland et en Terre-Adélie, et dont le concours serait d'une extraordinaire portée à la fois dans la découverte scientifique du Nouveau-Québec et dans la réalisation de projets éminemment pratiques, comme l'établissement du tracé de grands axes de communication.

Au total, il apparaît inadmissible que le Nouveau-Québec soit et demeure une des seules régions du globe théoriquement accessible aux véhicules motorisés, mais qui n'a ni routes, ni pistes, car cette région n'est pas un immense marécage comme presque tout le bassin de l'Amazone, elle n'a pas de chaînes de montagnes comparables aux Alpes, aux Rocheuses ou aux Andes et, pourtant, elle ne compte pas encore une seule route ni une seule piste d'été ou d'hiver la reliant au sud du Québec.

Ce qui est encore plus extraordinaire, c'est que la calotte de glace du Groënland et l'immense continent antarctique ont été plus sillonnés en tous sens par des véhicules chenillés depuis plusieurs années, alors que le Nouveau-Québec n'a même pas encore été traversé du nord au sud ou d'est en ouest par des véhicules de ce type.

Cette situation peut et doit être corrigée : les services à rendre aux postes indiens ou esquimaux et l'ouverture de nouvelles mines dans ces régions le commandent, de même que l'intérêt général évident et impérieux du Québec à être relié par voie de terre aux immensités de la moitié nord de son territoire.

Michel BROCHU,  
*Docteur de l'Université de Paris*