



PETITES HISTOIRES OUBLIÉES...

Photos : Facebook / Stéphane Mongrain

NOTRE HISTOIRE FORESTIÈRE RÉGIONALE EST RICHE EN RÉALISATIONS GRANDIOSES MAINTES FOIS SOULIGNÉES ET CÉLÉBRÉES. MAIS, LOIN DES PROJECTEURS, LÀ OÙ « LE MANCHE DE LA HACHE SE RETOURNE CONTRE LA FORÊT D'OÙ IL VIENT¹ », NOTRE PETITE HISTOIRE FORESTIÈRE REGORGE AUSSI D'ÉPOPÉES ET D'ANECDOTES SAVOUREUSES QUI, HÉLAS, SOMBRENT LENTEMENT DANS L'OUBLI.

EN VOICI DEUX CHAPITRES.

Jean Roy

LE BAR CHEZ YVON²

En plein bois, sur le chemin de la Faune, près du pont qui enjambe la rivière Kanasuta, s'élevait jadis un établissement chaleureux fréquenté tant par les forestiers que par les travailleurs miniers et les villégiateurs sillonnant le secteur. Pour vous situer, nous sommes à environ 6,5 km au sud-ouest du lac Duparquet, dans le large bloc de forêt publique, limité à l'est par la route 101 et à l'ouest par la frontière avec l'Ontario.

C'est en 1972, dans cette forêt encore largement inaccessible, qu'un prospecteur de Duparquet, Mike Labchuck, et quelques collègues ont découvert, au sud de la baie Fabie du lac Duparquet, un gisement de cuivre estimé à 1,2 million de tonnes. Cette zone minéralisée était prometteuse, mais encore fallait-il y accéder. Attirée par le potentiel du site, la compagnie *New Insko Mines Ltd* obtint les droits d'exploitation du gisement Fabie, puis s'est lancée dans la construction d'un chemin d'accès convenable entre la route 101 et sa future mine.

Flairant la bonne affaire, un résident de D'Alembert, Laval Gagné, eut l'idée d'ouvrir un dépanneur et une cantine pour les travailleurs du chemin de la *New Insko*. Ce n'était qu'un bâtiment de fortune assis sur des *skids* et installé sur la rive est de la rivière Kanasuta. Quoique rudimentaire, ce service répondait à un besoin réel et il était apprécié de sa clientèle. On s'en doute, dans leurs discussions devant un café et « deux-œufs-tournés-saucisses-ketchup-pis-un-ordre-de-toasts », les travailleurs devaient spéculer sur le potentiel d'expansion du petit commerce. C'est ainsi qu'en 1975, M. Yvon Labonté, un opérateur de machinerie lourde pour l'entrepreneur général Guertin & Fils, fit le

grand saut et acquit l'endroit avec l'objectif d'y construire un motel offrant gîte et couvert aux entrepreneurs et aux futurs mineurs de la *New Insko*.

Né à Cléricy en 1941, Joseph Édouard Yvon était le fils de pionniers de l'endroit : Étienne Mercier et Xavier Labonté, tous deux originaires du Bas-Saint-Laurent. En 1963, à Rouyn-Noranda, Yvon unit sa destinée à Colette Brazeau, dont la famille était originaire de l'Outaouais.

En 1975 donc, Yvon et Colette entreprirent la construction d'un établissement digne de ce nom sur l'emplacement du camp de Laval Gagné. Toujours à l'emploi de Guertin & Fils et voyageant matin et soir entre la maison et le travail, Yvon récupérait des arbres abattus dans l'emprise du chemin pour les faire débiter au moulin à scie de D'Alembert, obtenant ainsi à moindre coût une partie des matériaux dont il avait besoin pour concrétiser son rêve. Sitôt l'édifice devenu habitable, les enfants du couple, Sylvie, Carole et Susan, ont rejoint leurs parents pour s'y installer. À la même époque, Yvon quitta son emploi chez Guertin & Fils pour se consacrer entièrement à son commerce. Le motel a d'abord logé les ouvriers du pont de la rivière Magusi, plus à l'ouest, puis des géologues et des travailleurs de la *New Insko*. Le bar/salle à manger était pittoresque et chaleureux, avec son comptoir, sa finition intérieure et son mobilier faits de bois. Les inévitables raquettes en babiche et de vieux fusils accrochés aux murs complétaient le décor. Seule concession apparente au modernisme, un *juke-box* attendait discrètement sa ration quotidienne de trente-sous, sous le regard blasé d'une tête d'original empaillée.

Mais on ne mine pas pour une chanson. En 1977, après avoir extrait d'une petite fosse à ciel ouvert quelque 103 500 tonnes de minerai à 2,64 % de teneur en cuivre, la *Mine Fabie* cessa ses opérations à la suite de la chute du prix du métal. Le chemin jusque-là entretenu toute l'année par la minière jusqu'à la baie Fabie est tombé sous la responsabilité du ministère des Transports, qui en a assuré l'entretien, mais seulement jusqu'au bar, résidence permanente des Labonté.

Malgré ce coup dur, les Labonté persistent et signent. Parents et enfants avaient pris goût à la vie en forêt, entourés et appréciés des autres utilisateurs du territoire. Le Bar Chez Yvon sera désormais le rendez-vous des trappeurs, chasseurs, pêcheurs, motoneigistes et forestiers de tout acabit. On dit que si tous admettent volontiers y être entrés, d'aucuns n'ont pas souvenance d'en être ressortis! Pour plusieurs, le Bar Chez Yvon est devenu un point de chute, si j'ose dire. Mais les fins d'années étaient tranquilles, à peu près sans clients entre la fin de la saison de chasse à l'original et le début de la saison de motoneige. En vérité, les affaires n'étaient guère florissantes depuis la fermeture de la mine. Ces difficultés, l'isolement relatif et l'absence de transport scolaire organisé eurent raison du couple et, en 1983, Colette et les filles partirent vivre à Rouyn-Noranda. Tenace, Yvon tint le bar à bout de bras jusqu'en 1985 mais, à bout de ressources, il en remit les clefs à la banque, retourna en ville et reprit son travail d'opérateur de machinerie lourde.

Deux hommes d'affaires ont ensuite successivement tenté d'opérer le bar, mais y ont rapidement renoncé. Le Bar Chez Yvon, désormais inoccupé, entrera dans la légende un peu plus tard, lorsque le bâtiment sera rasé par les flammes.

LA CÔTE DES INNOCENTS³

Avant la pose de bornes kilométriques le long de nos chemins forestiers, les camionneurs se dotaient des repères communs et les baptisaient selon l'inspiration du moment : le croche à l'envers, le lac des tous nus et bien d'autres tous aussi pittoresques. Cette terminologie est encore en usage aujourd'hui. Par exemple, dans l'accueillante ville de Senneterre, on réfère encore à la « côte des innocents », un tronçon routier dont l'histoire est particulière.



La côte des innocents



Au début des années soixante-dix, le monde forestier est en pleine mutation. Les concessions forestières sont graduellement remplacées par des forêts domaniales que le *ministère des Terres et Forêts* a le mandat « d'ouvrir » à l'industrie forestière pour favoriser l'expansion et la modernisation des scieries. Il fallait récolter et transporter davantage de bois, ce qui s'accordait mal avec le transport de billots par train, pratique alors courante à Senneterre. Il devenait impératif de faciliter le camionnage pour soutenir l'essor des scieries locales.

« Tous s'y sont essayés – un gars
c'est un gars – pour parfois se résigner
à redescendre à reculons, manœuvre
périlleuse et embarrassante,
on en conviendra »

À l'époque, il existait déjà un chemin de pénétration partant de Senneterre direction est, à peu près parallèle à la voie ferrée du Canadien National, jalonné de « fourches » menant vers des chantiers et des pourvoiries⁴. Ce chemin était étroit, tortueux et inadéquat pour les camions lourds. Afin de corriger cette situation, le plan du Ministère prévoyait – entre autres travaux – l'élimination d'une longue courbe dangereuse qui contournait une colline graveleuse d'environ 80 mètres de hauteur en passant la route sur celle-ci. Afin de concevoir un tracé optimal et conforme aux règles de l'art, le Ministère a mis sur pied une petite équipe dirigée par un ingénieur forestier de l'extérieur. Cet ingénieur forestier, qui était de l'avis général un homme aimable et compétent, s'est rapidement intégré à la communauté forestière de Senneterre et il s'attela résolument à sa tâche. Une fois le tracé soigneusement planifié, les entrepreneurs locaux se mirent à l'ouvrage. Après 500 000 \$ investis en défrichage, décapage, déblais, remblais et nivelage, la côte fut prête et offerte au regard suspicieux des camionneurs. Susplicieux pour cause; absorbés par la recherche de l'optimisation du tracé et des granulats disponibles, les concepteurs ont sous-estimé un « détail » : trois très subtils changements de direction, dont l'un avant la partie la plus pentue du tracé, rendaient improbable l'ascension de la côte direction ouest par les camions chargés de bois, faute d'erre d'aller. Surtout l'hiver. Tous s'y sont essayés – un gars c'est un gars – pour parfois se résigner à redescendre à reculons, manœuvre périlleuse et embarrassante, on en conviendra. Des correctifs échelonnés sur quelques années avec la meilleure volonté du monde par les entrepreneurs locaux n'y ont pas changé grand-chose. Résultat : les camionneurs ont recommencé à contourner la colline. Ce qu'ils font encore aujourd'hui.

Ainsi est née « la côte des innocents ». On vous dira peut-être que ce toponyme informel réfère aux concepteurs du tracé. C'est possible. Pour sa part, le vétéran camionneur Pierre Lamarche assure que l'épithète « innocents » réfère plutôt aux rares camionneurs qui, pour un temps, se sont obstinés à utiliser la côte, au péril des autres usagers comme au leur.

Quoi qu'il en soit, la « côte des innocents » est toujours là (N 48° 22.084 W 076° 54.904), mais elle n'est plus praticable sur toute sa longueur, faute d'entretien. ■

1 Proverbe assyrien attribué à Ahiqar.

2 Ce texte est largement inspiré de l'article très détaillé intitulé « Le Bar Chez Yvon », écrit par M. Stéphane Mongrain et publié en juin 2013 dans le journal « Le Grand Héron », à Duparquet.

3 Merci à Pierre Lamarche, Jean Lebel et Jean-Maurice Matte pour leurs témoignages.

4 Aujourd'hui, la route forestière N-0806.