



CHRONOLOGIE DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL À LA BAIE-JAMES

Des origines aux années 2000.



CHRONOLOGIE DU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL À LA BAIE-JAMES

Cette chronologie retrace les grandes lignes de l'histoire industrielle de la Baie-James. Notez que dans un souci de rendre ce carnet accessible au plus grand nombre, la trame des événements présentés n'est pas exhaustive.

Ce carnet s'inscrit dans le cadre du projet *Mise en valeur du patrimoine industriel* de la Société d'histoire de la Baie-James, et est possible grâce au soutien de la *Société du Plan Nord*.

MERCI À NOS PARTENAIRES :

Québec 



INTRODUCTION AU DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DE LA BAIE-JAMES



Lac Paradis, 2001.

CONTEXTE GÉOGRAPHIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

La région de la Baie-James est située dans la partie ouest de la province, entre les 49^e et 55^e parallèles. La région se distingue par la taille de ses rivières et de ses plans d'eau. Le lac Mistassini, d'une superficie de 2335 km², est le plus grand lac naturel du Québec. Le réservoir La Grande est le plus grand plan d'eau exploité par l'humain. Quant 'au réservoir Caniapiscau, il couvre à lui seul une superficie de plus de 4 318 km².

Ses formations rocheuses se sont formées il y a 250 millions à 4 milliards d'années. Constituant le premier noyau de la croûte continentale, cette formation correspond aujourd'hui au *bouclier précambrien*. Le terrain relativement plat est formé de 3 régions de relief ; la plaine côtière à l'ouest, le plateau parsemé de collines au centre et les monts Otish à l'est.

Dans sa partie la plus habitée, entre les latitudes 49°N et 50°N, le climat est continental humide. L'hiver commence en octobre et dure jusqu'à la fin avril avec une température moyenne autour de -23°C. La température moyenne en été n'est que de 17 °C, et la température la plus élevée peut atteindre 34°C. 2 groupes culturels habitent ce vaste territoire : les Cris et les Jamésiens.

Les Cris habitent 9 communautés : Chisasibi, Eastmain, Mistissini, Nemaska, Oujé-Bougoumou, Waskaganish, Waswanipi, Wemindji, Whapmagoostui, tandis que les Jamésiens résident dans 4 villes : Chapais, Chibougamau, Lebel-sur-Quévillon, Matagami et 3 localités, Radisson, Valcanton et Villebois.

20 000 - 7500 A.A.

DERNIÈRE PÉRIODE GLACIAIRE

La dernière glaciation commence il y a 100 000 ans et atteint son extension maximum il y a environ 20 000 ans. Une succession d'avancées et de régressions glaciaires ont laissé leurs traces sur les paysages de la région au cours des millénaires. Le sol est alors enseveli sous 4000 m de glaces, qui progressent lentement vers le sud en arrachant des tonnes de matériaux de surface.

Il y a environ 12 000 ans, s'enclenche un processus de réchauffement climatique qui fait fondre le glacier graduellement. Les eaux de fonte pénètrent à l'intérieur des terres. Le territoire de la Baie-James se voit noyé par les grands lacs proglaciaires et la Mer de Tyrrell. Les débris laissés par la fonte et par les eaux, forment le sable, le gravier et les blocs qui forment les eskers et moraines de la région. Il y a environ 7500 ans, la région du lac Mistassini est propice à l'occupation humaine.



6500 - 1500 A.A.

LA PRÉSENCE AUTOCHTONE

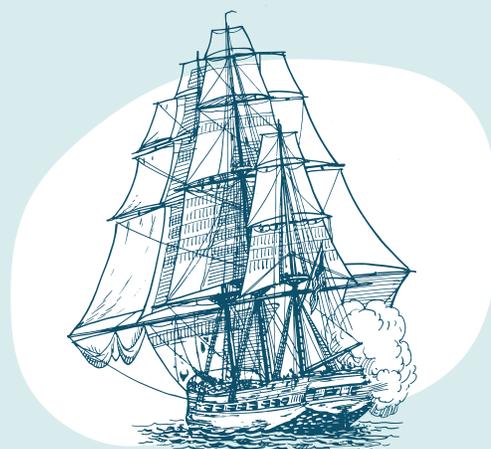
L'archéologie retrace la présence autochtone à la Baie-James, jusqu'à 6000 ans. Il s'agissait sans doute, des ancêtres Cris actuels. Les premiers occupants en Eeyou Istchee se déplaçaient sur les lacs et rivières, campaient en forêts. Leurs modes de vie traditionnels étaient fondés sur la chasse, la pêche et le piégeage. Ils utilisaient tout ce que la nature leur apportait : bois, racine, écorce fruits, plantes médicinales et gibiers, de façon permanente et non destructive.

Désignés comme un peuple semi-nomade, les chasseurs traditionnels se déplaçaient en cycles saisonniers, afin de se rapprocher du gibier constituant la plus grande partie de leur subsistance. Selon les saisons, ils se déplaçaient en canot ou en raquettes, leur donne l'accès à l'ensemble du territoire. Les sites archéologiques les plus anciens de la Baie-James ont été retrouvés dans la région de Waskaganish et sur la rivière Eastmain. Ils datent de 4400 à 6500 ans.

1500-1669

LES PREMIERS CONTACTS

Au cours de cette période, on assiste aux premiers contacts entre les ancêtres des Cris et les premiers Européens à atteindre la baie James par voie maritime. Ils cherchent un passage vers l'Orient. En 1610, Henry Hudson trouve une ouverture vers la baie qui porte aujourd'hui son nom. En 1631, Thomas James publie une carte de la baie James. S'ils n'ont pas découvert le passage du Nord-Ouest qu'ils recherchaient alors, les Anglais réalisent rapidement que la région regorge d'animaux à fourrure.



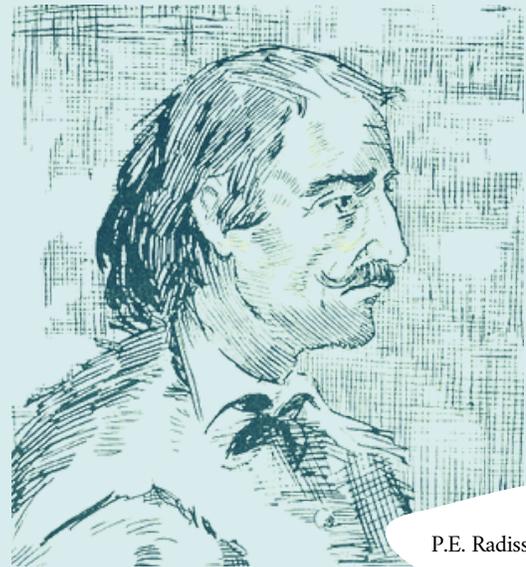
LA TRAITE DES FOURRURES

1500-1669

RADISSON ET DES GROSEILLERS

Dès 1650, Pierre-Esprit Radisson et Médard Chouart Des Groseillers tentent d'y développer la traite des fourrures en Nouvelle-France. Les autorités françaises leur interdisent d'y développer le commerce des fourrures avec les autochtones. Ils cherchent alors le soutien des Britanniques.

Le prince Rupert envoie 2 navires à la baie d'Hudson. Arrivés en 1668, ils établissent un premier poste, où ils passent l'hiver : *Rupert House* (qui deviendra Waskaganish). Au printemps, environ 300 Cris viennent y échanger leurs fourrures. En 1669, Radisson et Des Groseillers rentrent en Angleterre avec une riche cargaison de peaux de castors.



P.E. Radisson

1670

LA COMPAGNIE DE LA BAIE D'HUDSON

Ce succès mène à la création de la Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH). Elle obtient une charte royale le 2 mai 1670, lui assurant le monopole de la traite des fourrures pour le compte de l'Angleterre.



1663-1750

LES FRANÇAIS À LA BAIE-JAMES

En 1663, Guillaume Couture se rend jusqu'au lac Nemiscau. En 1672, le père Albanel, missionnaire, tente de découvrir pour les Français, une route canotable entre Tadoussac et la baie d'Hudson. Il doit prendre possession du territoire, surveiller les installations anglaises à la rivière Rupert et reprendre le contrôle du commerce des fourrures pour la France. En 1679, Louis Jolliet, érige le premier poste de traite au lac Mistassini. En 1730, le père Laure explore l'ancre de marbre, un haut lieu spirituel des Cris à la Baie-James.

1783-1821

LA MULTIPLICATION DES POSTES

En 1783, une nouvelle compagnie de traite est fondée : la Compagnie du Nord-Ouest (CNO). Les postes de traite de la CBH et de la CNO se livrent alors une concurrence féroce et les poussent à installer des comptoirs de plus en plus loin à l'intérieur des terres.

Cette rivalité bénéficie aux Cris qui peuvent traiter avec le comptoir voisin. Subissant des déficits importants, la CBH et CNO décident de fusionner leurs opérations en 1821.



Waskaganish, 1921

LE SAVIEZ-VOUS ?

En 2018, la Nation crie de Waskaganish célébrait les 350 ans de l'ouverture du premier poste de traite à la Baie-James.

Au cours de son histoire, *Fort Charles, Rupert House, Fort Rupert*, puis Waskaganish, est devenu la plaque tournante du commerce des fourrures sur le territoire.



Waswanipi, 1952

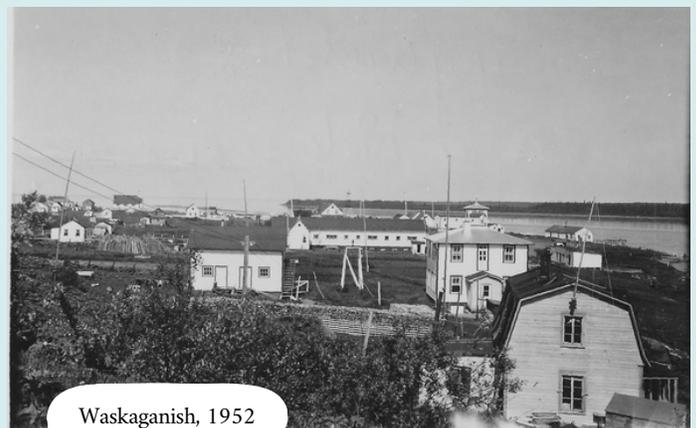
1812-1925

LES BRIGADES DE LA RIVIÈRE RUPERT

La prolifération des postes de traite sur le territoire mène à la création de *Brigades de canots*. Dès 1812, ces convois de canots géants sont organisés chaque année entre Rupert House (Waskaganish) et les postes du lac Mistassini, Waswanipi, Nichicun, Nemiscau et Neoskweskau.

Chaque printemps, chargés de 2000 lbs de fourrures chacun, et manœuvrés par des équipages de 4 à 6 personnes, ils canots quittent les postes de traite en direction de Rupert House. Les fourrures y seront expédiées en Angleterre. Les équipages font le chemin du retour, chargés de matériel et de denrées pour les postes de l'intérieur des terres.

L'ouverture de la station de train d'Oskélanéo en 1910, porte un coup dur au système de la rivière Rupert. Il décline au profit de la nouvelle brigade d'Oskélanéo, qui rallie plus rapidement la Haute-Mauricie au lac Mistassini. La brigade de la rivière Rupert cesse ses opérations en 1925.



Waskaganish, 1952



Poste Révillon.
Chisasibi, 1910

1669-1975

LES IMPACTS DE LA TRAITE

Le commerce de la fourrure a eu un impact considérable sur les habitudes de vie autochtones. Pour répondre à la demande grandissante, ils ont graduellement délaissé la chasse du gros gibier et le nomadisme saisonnier, au profit de la trappe du castor. Afin de faciliter leurs échanges commerciaux, les Européens installent des postes de traite à des endroits stratégiques, correspondant souvent aux lieux de rencontre traditionnels. Plusieurs de ces postes constitueront l'emplacement de plusieurs communautés criées actuelles.

Finalement c'est seulement avec la *Convention de la Baie-James* en 1975, que cesse réellement l'influence de la CBH dans la vie des Cris.



Mistissini, 1967

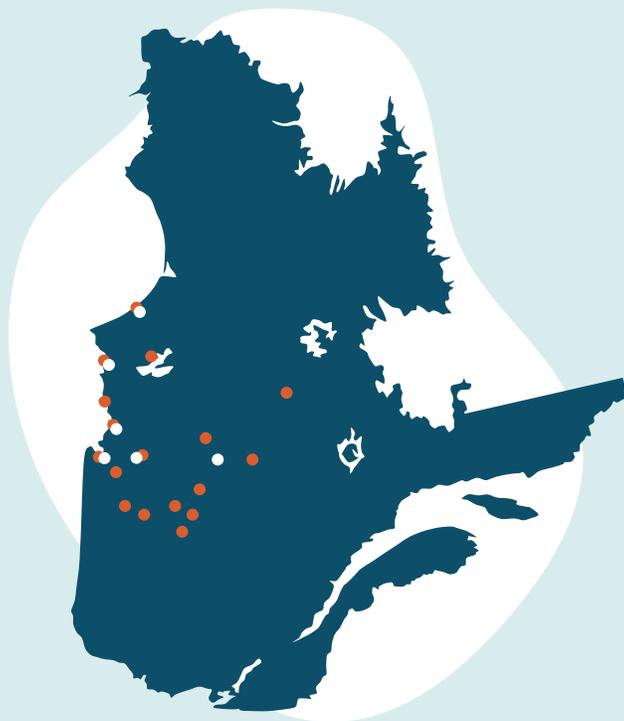
1902-1936

RÉVILLON FRÈRES

En 1902, la compagnie de fourrures de luxe parisienne *Révillon Frères* s'implante dans le nord canadien. L'entreprise qui souhaite s'approvisionner directement en fourrures, ouvre des postes de traite dans le nord québécois et vient concurrencer la *Compagnie de la Baie d'Hudson* directement sur son territoire commercial.

La Première Guerre mondiale porte un coup dur aux opérations de Révillon. Si en 1923, la compagnie possède 47 établissements au Canada, une partie de l'entreprise passe aux mains de la CBH dès 1926. Les difficultés économiques se succèdent et la filière canadienne de *Révillon Frères* est finalement absorbée par la CBH en 1936.

CARTE DES PRINCIPAUX POSTES DE TRAITE À LA BAIE-JAMES



- Postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson
- Postes de Révillon Frères

49-55

LA QUÊTE DES RESSOURCES

Après la fourrure, ce sont les richesses du sous-sol de la Baie-James qui suscitent l'intérêt, dès le milieu du XIXe siècle. L'époque est marquée par une industrialisation rapide et les besoins en minerais augmentent pour soutenir la croissance du nouvel État canadien. Cela stimule la recherche des ressources. Mais avant de les exploiter, il faudra établir les moyens de communication : des routes, des ponts et des chemins de fer. Quant aux derniers commerçants de fourrures, ils devinrent prospecteurs !

1857-1870

JAMES RICHARDSON

En 1857, James Richardson, pour la *Commission géologique du Canada*, découvre des indices minéralisés dans les environs de la «Paint Mountain» au lac Chibougamau. Son rapport publié en 1870 évoque le potentiel minier de la région et marque le début de l'intérêt pour la prospection dans le secteur.

1903

PETER MCKENZIE

Peter McKenzie, commerçant de fourrures indépendant, prend connaissance du rapport Richardson. En compagnie de ses guides Innus, il se rend au lac Chibougamau et y récolte des échantillons d'amiante, de magnétite, de pyrite, d'ocre et de quartz.



Expédition McKenzie-Obalski, 1904

1883

ROBERT BELL

Dans le secteur du lac Matagami, le potentiel en or, cuivre, fer et nickel est remarqué pour la première fois par le géologue Robert Bell, en expédition pour la *Commission géologique du Canada*.



Expédition Bell, 1883.

1904

JOSEPH OBALKI

Suite à la découverte de McKenzie, le gouvernement mandate Joseph Obalski, premier inspecteur des mines du Québec, d'aller vérifier le potentiel minier de la région du lac Chibougamau. Son expédition avec Peter McKenzie est concluante : le rapport qu'il brosse est très positif et suscite l'intérêt de nombreux prospecteurs pour le nord.

CHIBOUGAMAU

1909-1914

L'EMBALLLEMENT ET L'ESOUFFLEMENT

Suite à l'intérêt suscité par le rapport Obalski, le gouvernement finance la construction d'une route d'hiver reliant Saint-Félicien à Chibougamau. Il évalue aussi la possibilité de construire un chemin de fer jusqu'à la baie James. La *Commission minière de Chibougamau* en charge d'étudier le projet rend un rapport défavorable en 1911 : ce serait trop coûteux. Le projet est abandonné. De plus le déclenchement de la Première Guerre mondiale en 1914 met un frein à l'afflux de prospecteurs.



Mine Chibougamau
Goldfield, v. 1930

1910

LA ROUTE DE LA MAURICIE

L'arrivée du chemin de fer en Haute-Mauricie fait du village d'Oskélanéo la plaque tournante du transport des prospecteurs et du matériel vers Chibougamau. La route d'hiver de Saint-Félicien est délaissée pour cette route d'eau plus rapide. Elle devient aussi la nouvelle voie du commerce des fourrures, au détriment de Rupert House (Waskaganish) et de sa Brigade de canots.

1920-1930

LA REPRISE DES ACTIVITÉS

Après la guerre, le secteur connaît un regain d'activité. Les prospecteurs se multiplient, comme Gabriel Fleury, qui construit son propre moulin pour broyer ses échantillons. Une dizaine de compagnies minières explorent la côte du lac aux Dorés. En 1922, la *Chibougamau McKenzie Mines* érige un chevalement à la baie des cèdres. En 1928, la mine Obalski voit le jour.

1929-1942

LE POSTE DE TRAITE

En 1929, l'afflux de prospecteur pousse la CBH à ouvrir un poste de traite sur la péninsule Gouin. La communauté crie qui s'y rassemble deviendra la bande de Chibougamau. Le poste de traite ferme en 1942 dans le contexte de la Seconde Guerre mondiale, alors que le camp minier se vide et que le commerce des fourrures bat de l'aile.



Poste de Chibougamau,
v.1930.



Chibougamau, 1939.

1930-1945

LES HAUTS ET LES BAS DU CAMP MINIER

Le secteur fait l'objet de prospection intensive. 33 compagnies minières œuvrent dans la région des lacs Chibougamau et Opémiska et on y compte environ 1000 habitants. Il s'y constitue l'embryon d'une ville. On y trouve un bureau de poste, une banque et un hôtel. En 1939 une route permanente est sur le point d'être achevée et le camp est relié par le téléphone.

L'isolement géographique et le déclenchement de la 2e Guerre mondiale (1939-1945) ralentissent le développement du camp minier, qui se vide de sa population. Au même moment, la fermeture du poste de traite force les Cris qui demeurent dans les environs du lac Chibougamau, à se rendre à Mastéuiatsh ou Mistissini pour échanger leurs fourrures.

1949-1951

LES VOIES D'ACCÈS

L'après-guerre est marqué par une hausse de la demande de minerais : la société de consommation voit le jour et la Guerre froide engendre une course à l'armement. L'intérêt pour les ressources du nord reprend. La route de gravier Chibougamau-Saint-Félicien est achevée, après plus de 10 ans de travaux. Son ouverture marque la fin de la route d'eau d'Oskélanéo, mais aussi la reprise des activités minières. Quant à la route entre Chibougamau et l'Abitibi, sa construction ne débute qu'en 1951.

1949-1955

LA REPRISE DES ACTIVITÉS MINIÈRES

La reprise des opérations minières se prépare : la *Campbell Chibougamau Mines* développe un nouveau complexe résidentiel pour loger ses employés et leurs familles. Ce premier noyau de service pose les bases de la future ville minière. Quant à la *mine Principale*, opérée par la compagnie Campbell, elle entre en opération en 1955, devenant la première et plus importante mine moderne du secteur.



Membres de la bande de Chibougamau, 1948.

1954

FONDATION DE CHIBOUGAMAU

Chibougamau obtient officiellement le statut de ville.



Inauguration du chemin de fer, 1957.

1954-1965

L'EXPANSION RAPIDE

La ville naissante se développe rapidement. Dès 1957, le chemin de fer la relie à l'Abitibi, 2 ans plus tard, c'est le chemin de fer entre Saint-Félicien et Chibougamau qui est inauguré.

Ces développements profitent grandement au peuplement et à l'industrie minière, alors en pleine expansion. Au cours de cette époque, Chibougamau se transforme en ville moderne, où les commerces et services se multiplient

1955-1980

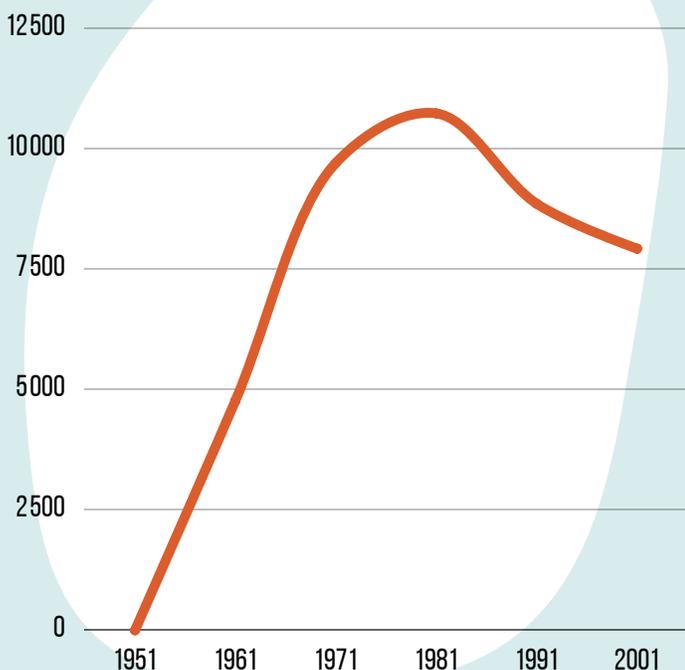
LA MULTIPLICATION DES MINES

L'industrie minière se développe rapidement. En 1956, la *Campbell Chibougamau*, commence l'exploitation des mines *Merrill*, de *Cedar Bay* et *Henderson*. Des entreprises du groupe *Patino*, font ensuite l'acquisition et l'exploitation, jusqu'en 1981, de la majorité des gisements non détenus par la *Campbell Chibougamau* : *Copper Rand*, *Jaculet*, *Portage Island*, entre autres. Quant à la mine Principale, elle cesse ses opérations en 1980.



Mines Henderson 2 et Portage, 1977.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE CHIBOUGAMAU



1961

CHANTIERS CHIBOUGAMAU

En 1961, Lucien Filion fait l'acquisition de la scierie *Perreault-Ste-Croix*, fondée près d'une décennie plutôt. L'entreprise qu'il fonde, *Chantiers Chibougamau* se spécialise d'abord dans le bois d'œuvre destiné aux minières. Ne comptant que 5 employés au départ, l'entreprise diversifie ses activités en investissant le marché résidentiel, toujours avec la production et la distribution de bois d'œuvre.



Troilus, 2002.

1990-2000

DÉCLIN DE L'INDUSTRIE MINIÈRE

La décennie 1990 voit la fermeture de plusieurs mines à la Baie-James. En 1997, les mines *Portage* et *Copper Rand* ferment leurs portes définitivement. Au nord de Chibougamau toutefois, la mine *Troilus* entre en opération (1996) alors que mine *Principale* poursuit ses activités. En 2008 toutefois, *Ressource Campbell* qui détient la mine *Principale* cesse ses activités et se place sous la protection de la *Loi sur la faillite* en 2010. Elle laisse une importante dette environnementale à l'État et aux communautés locales. Lors de ses années d'activité, la mine a généré 19 millions de tonnes de résidus miniers, polluant un territoire de près de 170 ha. Les coûts de la restauration en font l'un des sites orphelins le plus coûteux de l'histoire du Québec. En 2010, c'est la mine *Troilus* qui cesse des opérations.



Déversement de résidus miniers, Campbell, v.1970.



Chantiers Chibougamau, 2003.

1990-2008

LA CRISE DU BOIS

Avec le déclin de l'industrie minière, *Chantiers Chibougamau* devient un acteur majeur de l'économie chibougamoise. Au cours des années 1990, l'entreprise familiale se spécialise dans le bois d'ingénierie. La décennie 2000 sera difficile pour le secteur forestier : en 2005 le gouvernement réduit les possibilités d'approvisionnement forestiers. Avec le taux de change défavorable et un conflit sur le bois d'œuvre entre le Canada et les États-Unis au même moment, les entreprises forestières de Chapais et Chibougamau sont durement touchées. L'insécurité engendre une importante mobilisation citoyenne : des manifestations et un blocus de la route 167 sont organisés en 2005 et en 2008 afin de sauvegarder l'approvisionnement forestier et les emplois de l'industrie.



Blocus, 2008.

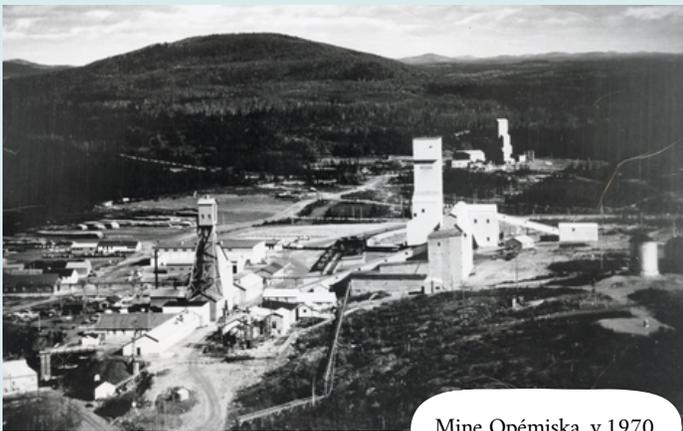
CHAPPAIS

CHAPPAIS

1929

LEO SPRINGER

En 1929, Leo Springer, attiré par l'effervescence dans la région de Chibougamau, apprend du trappeur cri Charles A. Dixon, la présence de minerais d'intérêt au sud du lac Opémiska. Il s'y rend avec 3 collègues pour y recueillir des échantillons. Il y découvre un important gisement de cuivre.



Mine Opémiska, v.1970.

1953

LE CAMP MINIER OPÉMISKA

L'ouverture de la route Saint-Félicien-Chibougamau et la hausse de la demande du minerai relance l'intérêt pour les gisements de la mine Opémiska, qui est remise en service. Dès 1953, les puits *Perry* et *Springer* entrent en opération.

L'entreprise entreprend la construction du camp Opémiska pour loger ses travailleurs et leurs familles. En plus des logements et d'une *cookerie*, elle assure les services de base : électricité, téléphone, écoles, poste, services médicaux et religieux.

1936-1937

LA VENTURE GOLD MINES

Malgré la crise économique des années 1930, la première compagnie minière, *Venture Gold Mines*, commence à forer le gisement. Plus de 600 mètres de couloirs ont été excavés. La mine Opémiska cesse toutefois ses activités rapidement en raison de la chute du prix du cuivre, de l'éloignement et de l'absence de route.

Régulièrement, nous voyons une team de deux chevaux gris qui font le trajet du lac Presqu'île jusqu'à la mine par un chemin de portage. Ces chevaux avaient été amenés en hiver du lac Saint-Jean en passant par Notre-Dame-de-la-Doré.

Faire de la prospection et des analyses de sous-sols à cet endroit exigent une organisation incroyable. Les routes sont inexistantes, nous sommes en pleine nature sauvage, donc le transport du matériel par camions ou par train est impossible. [...] Durant l'hiver, tout le matériel nécessaire, les bagages et les provisions ont été montés par le chemin de portage en chevaux pour les besoins de la mine.

-Philippe Tremblay, arpenteur



Mine Opémiska,
v. 1960.

1955

FONDATION DE LA VILLE

Le camp minier Opémiska obtient officiellement le statut de ville en vertu de la *Loi sur les villes minières*, et prend le nom de Chapais. Le premier conseil municipal est nommé par le gouvernement du Québec et Roland Bourgeault, surintendant de la mine, est nommé à sa tête. Les premières élections ont lieu en 1960 et Florian Laflamme devient le premier maire élu de la municipalité.

1957-1963

LE DÉVELOPPEMENT RAPIDE

Le chemin de fer Senneterre-Chibougamau est achevé en 1957. Administrée par le *Canadien National* et servant principalement au transport de minerais et de marchandises, cette liaison contribua à l'essor économique de Chapais, alors ville mono-industrielle. En 1963, la route reliant la ville à l'Abitibi est achevée.



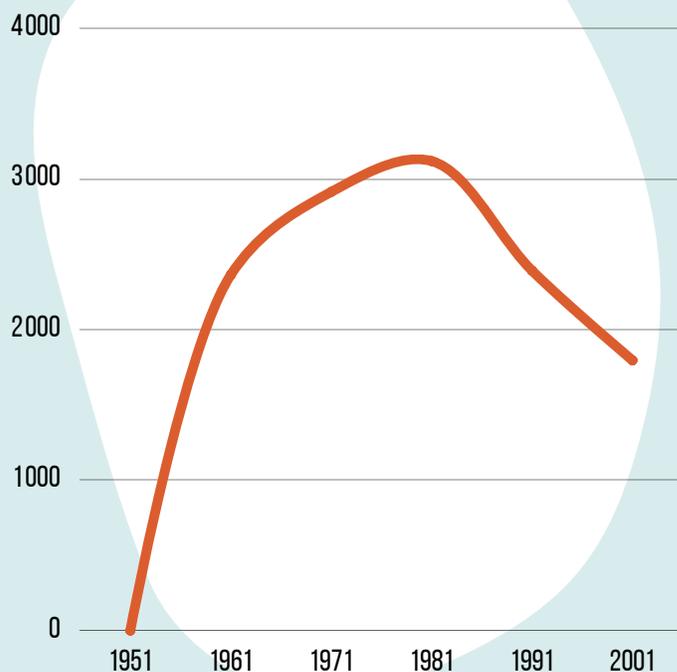
Hôtel de ville,
v. 1970.

1975

BARRETTE-CHAPAIS

En 1975, l'entreprise de bois d'œuvre *Barrette-Chapais Ltée* s'implante à 10 km de la ville. Fondée par Yves Barrette, la scierie qui se spécialise dans le bois d'œuvre jouera un rôle critique au sein de la communauté.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE CHAPAIS



Transport de bois, 2001.

1984-1992

LA MINE DU LAC SHORTT

En 1984, la mine *Lac Shortt* et la mine *Bachelor lake* débutent leurs opérations à Desmaraisville, employant de nombreux travailleurs de Chapais, en particulier dans les postes de cadres.



Site minier
Opémiska, v.1991.

1991-1992

LA CRISE DE L'INDUSTRIE MINIÈRE

De sa fondation à 1992, la mine *Opémiska* est le principal employeur et le moteur économique de la ville de Chapais. En 1991, les 3 puits de la mine *Opémiska* (*Cooke, Perry et Springer*) cessent leurs opérations. Leurs installations sont démantelées l'année suivante. Cette fermeture entraîne la perte d'environ 250 emplois, majoritairement des résidents de Chapais, une perte importante des revenus de taxation. En 1992, la mine *Lac Shortt* cesse aussi ses activités, entraînant le licenciement de 150 à 170 employés, résidents en majorité à Chapais.

La scierie *Barrette-Chapais* devient alors la plus gros employeur de la communauté.

1995

CHAPAIS ÉNERGIE

La première usine de cogénération du Québec, *Chapais Énergie* voit le jour en juillet 1995. L'usine utilise la biomasse forestière pour générer près de 30 mégawatts d'électricité, qui est revendue à Hydro-Québec.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Depuis 2021, Chapais se démarque pour son projet d'économie circulaire qui valorise les résidus forestiers. Les retailles de coupe du bois de *Barrette-Chapais Ltée* sont récupérées et transformées en granules. Quant aux écorces, elles sont récupérées par l'usine de cogénération, qui la transforme en électricité. Les cendres engendrées servent à la restauration du site de la mine *Opémiska*.

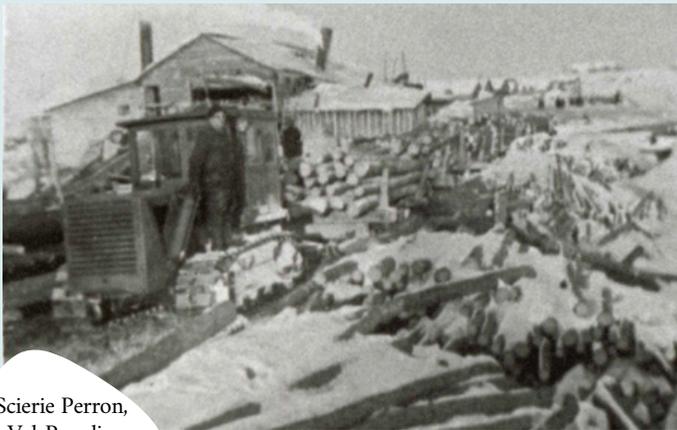
VILLEBOIS • VAL-PARADIS • BEAUCANTON

1935-1942

LE PLAN VAUTRIN

Les 3 villages sont fondés pendant la crise économique des années 1930. Pour lutter contre la misère de l'époque, le gouvernement provincial lance un plan pour stimuler la colonisation de l'Abitibi-Témiscamingue, le *Plan Vautrin*. Le Plan encourage alors les familles du sud du Québec à s'y lancer dans l'agriculture. Les volontaires sont en partie recrutés dans les milieux agricoles du Saguenay-Lac-Saint-Jean et Charlevoix.

Prolongement nordique de ce projet de colonisation, Beaucanton est fondé en 1935, Val-Paradis en 1937 et Villebois en 1940.



Scierie Perron,
Val-Paradis.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Au cours des années 1980, *Normick Perron* devient le plus important producteur de bois de sciage de l'Est du Canada. L'entreprise est intégrée au groupe *Noranda* en 1994.

1935-1975

LA FORÊT

Bien que plusieurs familles y subsistent de l'agriculture, de l'élevage et comptent sur les emplois dans les mines de Normétal, la forêt devient rapidement la principale activité économique du secteur. À Val-Paradis en 1960, on compte 7 scieries. Une de ces scieries se hisse d'ailleurs au rang de puissance industrielle.



1939-1973

LES ENTREPRISES PERRON

Henri Perron fonde une modeste scierie en 1939, à Val-Paradis. Les affaires de l'entrepreneur forestier prospèrent, puisqu'en 1955, il fait l'acquisition d'une scierie à Villebois, puis l'année suivante, d'une usine de bois contre-plaqué à La Sarre. En 1963, l'entreprise s'est largement implantée en Abitibi, et poursuit son expansion dans le Nord-Est ontarien.

Au fur et à mesure de son expansion, les activités du groupe sont relocalisées à La Sarre. En 1973, l'entreprise qui avait vu le jour à Val-Paradis fusionne avec J.H. Normick pour devenir Normick Perron.

1988-2023

L'INDUSTRIE MINIÈRE

Alors que l'exploitation de la forêt était la principale activité industrielle au sein des 3 communautés de la vallée de la Turgeon, un gisement d'or est découvert au nord de Villebois en 1974. Les 2 mines souterraines *Casa Berardi* entrent en opération en 1988 et 1990. Le complexe n'est toutefois pas épargnée par les difficultés du secteur minier : de 1997 à 2007 les opérations cessent. Elles reprennent d'abord au puit Ouest (2007), puis au puit Est (2016). En 2016, une mine à ciel ouvert entre aussi en opération sur le site. Depuis son redémarrage, *Casa Berardi* est un employeur important dans la région de Villebois, Val-Paradis et Beaucanton, ainsi que dans tout le secteur de La Sarre. En 2023, la mine qui appartient à *Hecla Mining* est toujours en opération.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Bien que depuis 1971 Villebois, Val-Paradis et Beaucanton sont rattachés à la Municipalité de la Baie-James, c'est seulement en 1998 que les 3 communautés sont officiellement incluses dans la région Nord-du-Québec.

En 2001, Val-Paradis et de Beaucanton s'unissent pour former la localité de Valcanton.



Villebois, 2003.

LEBEL-SUR-QUÉVILLON

1934

UN PREMIER FILON

Un trappeur autochtone, John Wabanonik découvre un filon de quartz aurifère sur la rive du lac Quévillon. Le potentiel de ce secteur semble déjà suffisant pour qu'un chemin secondaire soit construit en barattes de bois vers la mine Rose Lake au lac Madeleine. On y exploite une mine d'or. Le secteur attire toutefois surtout l'intérêt pour son potentiel forestier.



Rapide-des-Cèdres, 1950.

1948

RAPIDE-DES-CÈDRES

L'entrepreneur Jean-Baptiste Lebel fonde sur les rives la rivière Bell, une scierie pour le traitement des épinettes noires. Il y coordonne les contrats de clients ontariens et de l'Estrie. Le hameau y est fondé pour loger jusqu'à 1200 ouvriers et leurs familles.

1943

LA CANADA PAPER

L'embryon de ce qui allait devenir Lebel-sur-Quévillon prend forme à partir des camps des bûcherons qui s'y installent pour le compte de la *Canada Paper* et d'Howard Smith, deux entreprises du groupe papetier *Domtar*. L'accès y est difficile et pour s'y rendre, il faut descendre la rivière Bell jusqu'au millage 35, d'où les hommes transportent leurs équipements sur une dizaine de kilomètres de portage jusqu'à Rapide-des-Cèdres.



1947-1948

LE TRANSPORT

Pour tirer un maximum de leurs investissements, les compagnies ont besoin d'un chemin de fer. Smith s'engage à expédier 335 000 cordes de bois durant 6 ans à ses usines en Ontario et au Québec. Entre 1947-1948, un premier tronçon de 40 milles relie Barraute à Beattyville, qui devient un terminal essentiel du transport par train. On y transporte alors la production de Rapide-des-Cèdres, pour ensuite l'acheminer par train vers Senneterre et au sud de la province.

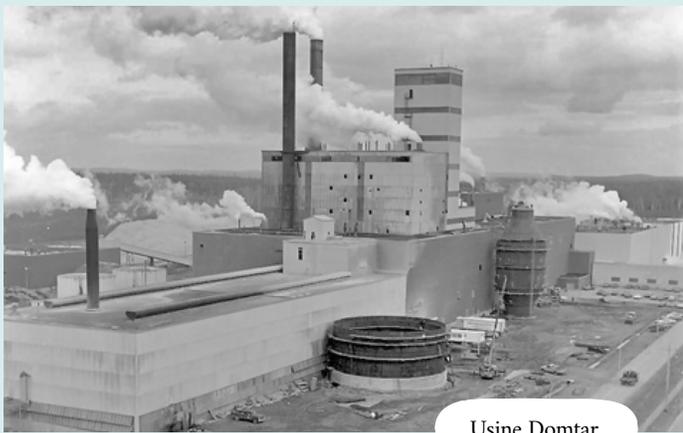
1957

LE CHEMIN DE FER

Dès 1949, Lebel travaille au projet de prolongement de la ligne de chemin de fer de Rapide-des-Cèdres à Chibougamau. Le projet de voie ferrée est accepté et la construction est entreprise en 1954. En 1956, il est prolongé jusqu'à Miquelon. Le tronçon ferroviaire entre Barraute et Chibougamau est enfin complété en 1957. Cette voie de communication facilite le développement de l'industrie forestière au nord de Senneterre.



Jean-Baptiste Lebel.



Usine Domtar.

1964

L'USINE DOMTAR

En 1964, Domtar annonce la construction d'une nouvelle usine de pâtes et papiers en Abitibi. Matagami est initialement choisie, mais après des négociations entre Jean-Baptiste Lebel et Lucien Cliche, ministre des Terres et Forêts, l'entreprise décide de construire une nouvelle ville pour loger ses ouvriers. Celle-ci est située au bord du lac Quévillon, à quelques km de Rapides-Des-Cèdres. Le hameau est alors le premier centre de population de la ville à naître.

1965

FONDATION DE LABEL-SUR-QUÉVILLON

La ville de Lebel-sur-Quévillon est constituée à partir de territoires non organisés. La ville est fondée pour loger les employés de l'usine de pâte et de produit chimique de la compagnie Domtar.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le nom *Lebel-sur-Quévillon* est un hommage à l'entrepreneur Jean-Baptiste Lebel, et réfère au lac Quévillon qui borde la ville.

1965

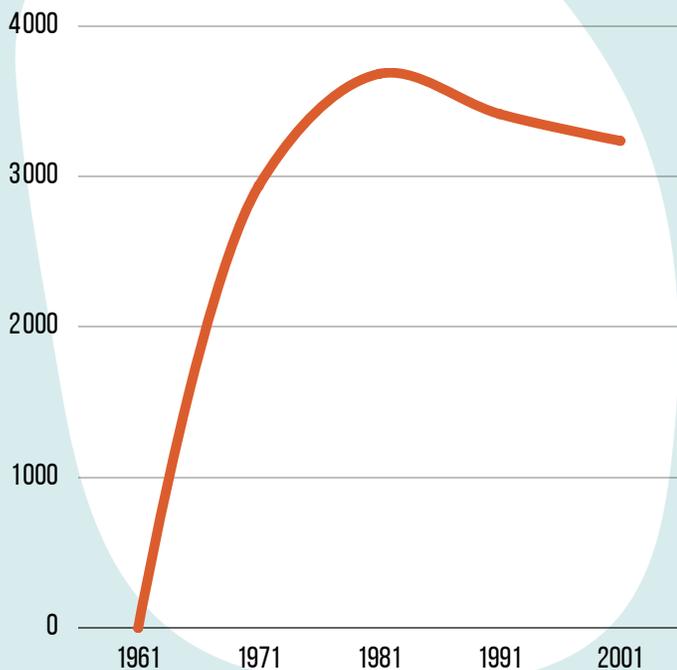
BARRETTE-SAUCIER

Vianney Barrette et Gérard Saucier s'allient pour fonder une scierie sur le territoire de la ville en train d'éclorre. La scierie *Barrette-Saucier* deviendra l'usine Comtois.



Usine Barrette-Saucier

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE LEBEL-SUR-QUÉVILLON



2005-2008

FERMETURE DE LA DOMTAR

Les conflits de travail reprennent et cette fois c'est la compagnie *Domtar* qui le 24 novembre 2005, met en lock-out son usine de papier kraft et sa scierie. Le maire Gérald Lemoyne fait des pieds et des mains pour faire rouvrir l'usine. Avec des investisseurs, il tente de racheter l'usine. En 2008 L'usine de pâte *Domtar* ferme définitivement. La même année, la mine Langlois ferme temporairement. La communauté vit des moments très difficiles.

LE SAVIEZ-VOUS ?

En 2017 l'ancienne usine de *Domtar* est rachetée par une entreprise régionale : *Chantiers Chibougamau*. Cette filiale nommée *Nordic Kraft* débutait sa production en 2020.

1974-1994

UNE VILLE DE COMPAGNIE

Domtar installe un moulin à scie tout près de son usine de pâtes. Un nouveau quartier est créé, la population atteint 4 629 personnes. La *Domtar* demeure l'employeur principal. La ville mono-industrielle est donc sensible à tout conflit de travail. Au cours de la décennie 1980, 4 grèves d'ouvriers éclatent chez *Domtar*, qui paralysent toute la ville. La situation se rétablit, et en 1994, l'entreprise entreprend d'importants investissements et crée la filiale *NorKraft*.

1994-2023

LA MINE GONZAGUE-LANGLAIS

En 1994, la mine *Grevet* entre en opération, permettant à Lebel-sur-Quévillon de diversifier son économie. Acquis par *Cambior*, la mine de zinc et de cuivre prend le nom de mine *Gonzague-Langlois* en 1996. La jeune industrie est tout de même vulnérable aux fluctuations du marché des métaux, qui engendre plusieurs mises à pied, fermeture et réouvertures au cours des années.



Lebel-sur-Quévillon, 2012

MATAGAMI

1912

L'EXPLORATION

Suite aux observations de Robert Bell, une 1^{ère} exploration minière est entreprise, dans l'espoir de trouver des diamants. Elle demeure sans succès. Au fil des ans, de nouvelles recherches sont entreprises et permettent de déceler la présence de gisements d'argent, de cuivre, d'or, de zinc et d'autres minerais dans le secteur du lac Matagami.



Lac Matagami, 2009.

1917-1960

LES PÊCHERIES

La richesse des stocks de poissons de la région démontrent un potentiel pour la pêche commerciale en eau douce. Dès 1917, la *Nottaway Fish Co.* opère une vingtaine de bateaux. Dans les années 1930, une nouvelle entreprise, la *Quebec Fisheries Ltée*, opère plus de 200 embarcations dans la région. La compagnie possède alors des scieries pour la fabrication des boîtes de transport du poisson. À Waswanipi, la pêche commerciale est exploitée par le *Bureau des affaires indiennes*, jusqu'au début des années 1960.

1930-1975

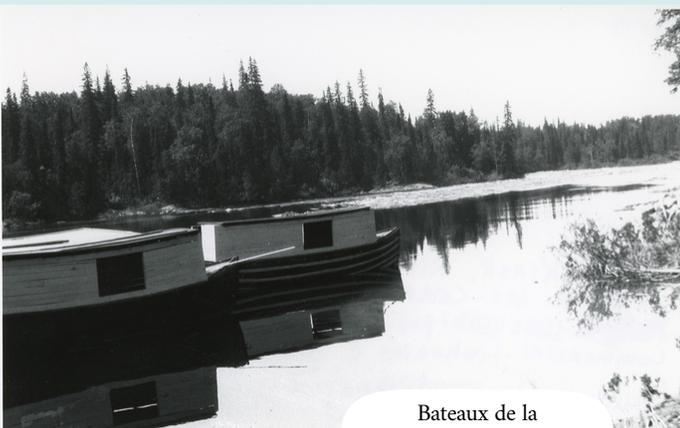
LA COMMUNAUTÉ AUTOCHTONE

Plusieurs familles criées, ayant participé à la pêche commerciale, vivent en permanence dans le secteur du lac Matagami depuis les années 1930. Parmi celles-ci, les Kitchen et les Otter. La population autochtone continue d'augmenter jusqu'en 1975, quand eut lieu le déplacement vers la communauté de Waswanipi, suite à la signature de la *Convention de la Baie-James*.

1950-1957

LA REPRISE DE L'EXPLORATION MINIÈRE

Dès les années 1950, la Guerre froide et l'avènement de la société de consommation augmentent la demande en minerai. Dans ce contexte, on assiste à un regain d'intérêt pour le secteur Matagami-Joutel. 5 compagnies minières unissent leurs forces pour prospecter dans la région de Matagami. En 1957, 6 importants gisements de zinc et de cuivre y sont découverts.



Bateaux de la
Nottaway Fish, 1927



Foresterie, v. 1970.

1960-1968

L'INDUSTRIE FORESTIÈRE

Dès le début des années 1960, l'exploitation de la forêt dans le comencement a se développer, afin d'alimenter la construction locale. Parmi les premières scierie : *Les Entreprises Ouellette*. En 1968, c'est la forestière *Bisson et Bisson* qui obtient un droit de coupe du bois. Cette dernière entreprise subit cette même année, un incendie qui la pousse à relocaliser ses installations.

1963

LA FONDATION DE MATAGAMI

Les travaux d'aménagement d'une ville minière modèle sont entrepris dès 1961. La construction des rues, de l'école, des égouts et de l'aqueduc est réalisée avant l'arrivée des premières familles. Celles-ci commencent à s'y établir en 1962. Le campement minier devient officiellement une ville l'année suivante.



1965-1975

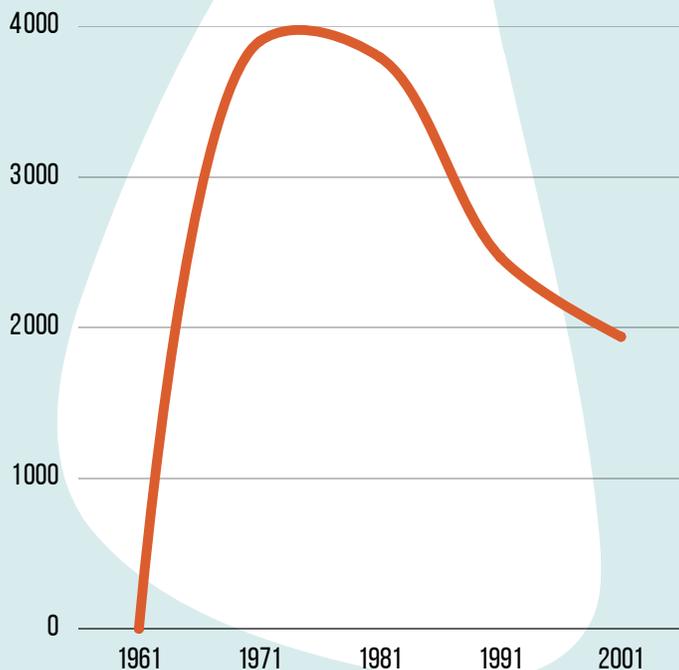
LES CHANTIERS DE LA BAIE-JAMES

Dès 1965, Matagami devient le quartier général d'Hydro-Québec qui évalue le potentiel hydro-électrique du territoire. Avec le début des grands chantiers de la Baie-James en 1971, la jeune ville devient la plaque tournante du développement du nord. La *Société de développement de la Baie-James* y aménage un aéroport, un centre de transbordement et la ville accueille les firmes d'ingénieurs et d'entrepreneurs impliqués dans les projets hydro-électriques. Cette effervescence fait passer, et en moins d'un an, sa population de 2800 personnes à environ 5000 personnes et la taille de la ville double de taille. En 1974, l'achèvement de la route de la Baie-James fait de la communauté la porte du Nord.



LG-2, 1979.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE MATAGAMI



Matagami, 2009.

LE SAVIEZ-VOUS ?

De sa naissance à 2012, le camp minier Joutel-Matagami a accueilli 15 mines. L'histoire minière de Matagami témoigne de la richesse de son sous-sol, mais aussi de la résilience de sa communauté face aux aléas de cette industrie.



Mine Persévérance, 2016.

1982-2014

LES HAUTS ET LES BAS DE L'INDUSTRIE

Dès 1982, la phase 2 des grands projets hydro-électriques est repoussée. Bien que Matagami demeure la porte d'entrée vers la Baie-James, la fin de cette effervescence a des impacts importants sur la communauté, qui commence à se dépeupler.

En 1988, l'entreprise *Domtar* s'installe dans la communauté, en rachetant l'usine *Bisson et Bisson*. En 2010, l'entreprise passe aux mains d'*Eacom Timber Co.* Toujours en 1988, la mine *Mattagami Lake*, épuisée, ferme ses portes après 25 ans d'opérations. Le choc dans la communauté est atténué avec l'entrée en opération des mines *Isle-Dieu* (1988-1997), puis *Bell Allard* (1997-2004).

Au cours des 2 décennies suivantes, la communauté verra de nouvelles mines faire prospérer son économie. En 2014, elle devient aussi le cœur de la politique régionale, devenant le siège du *Gouvernement régional Eeyou Istchee Baie-James* et de l'*Administration régionale Baie-James*. Depuis 2022 Matagami affronte la fermeture de la mine *Bracemac-McLeod*. Une situation difficile qui fait ressurgir encore une fois la toute la résilience de sa communauté et sa capacité à se réinventer.

1883-1940

LE POTENTIEL DU SOUS-SOL

Le potentiel d'or, de cuivre, de fer et de nickel dans la région de Joutel est soulevé la 1ère fois par le géologue Robert Bell. Ce n'est toutefois que dans les années 1930 et 1940 que des travaux d'exploration géologique plus sérieux sont entrepris dans le secteur.

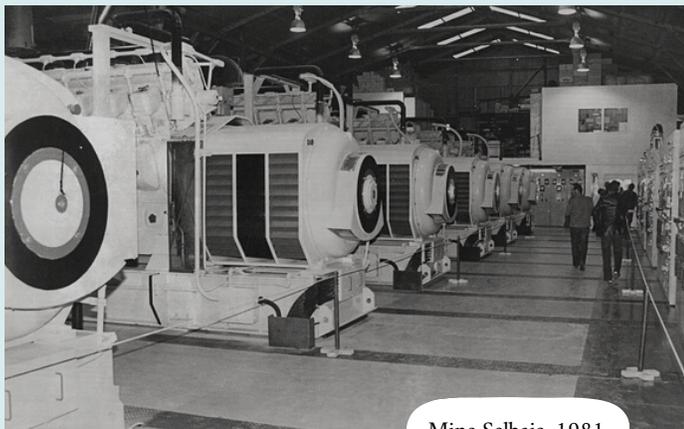


Expédition Bell, 1883.

1960-1967

LE BOOM MINIER

On assiste dès le début des années 1960 un boom minier dans le secteur de Joutel. La compagnie *Northern Exploration* entreprend l'exploration en 1964. Les premières mines de cuivre et de zinc voient le jour, soit *Poirier* (1966), *Joutel Copper* et *Rio Algom* (1967). Toute cette activité attire de nombreux travailleurs. La mine *Poirier* emploie à elle seule 450 travailleurs.



Mine Selbaie, 1981.

1965

LA FONDATION DE JOUTEL

Dès 1965, des campements d'ouvriers sont établis afin d'accueillir les travailleurs et leurs familles. Dès l'année suivante, des séries de maisons en rangées, des bungalows, une école temporaire et un premier commerce sont construits. La vie au campement est alors rudimentaire et les denrées sont acheminées d'Amos, une fois par semaine. Les services religieux y sont au début assurés par le curé de Matagami, jusqu'à la construction d'une église locale en 1966.

1975-1979

LES HAUTS ET LES BAS DE L'INDUSTRIE

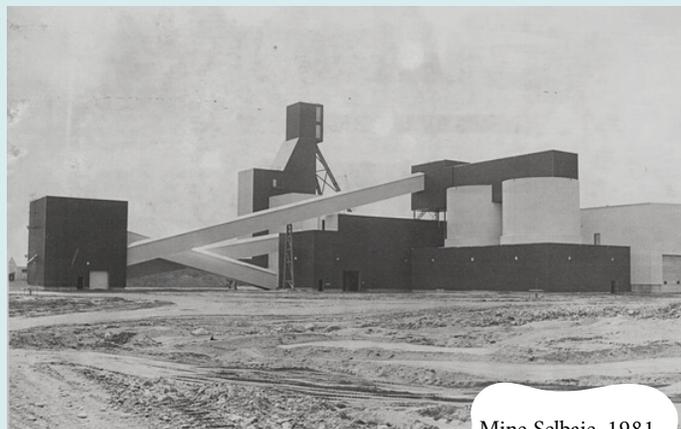
À partir de 1975, la communauté mono-industrielle vit des temps difficiles. Le prix du cuivre chute et engendre la fermeture des mines *Poirier* et *Joutel*. La situation frappe aussi les mines de Matagami. Ces fermetures soudaines portent un coup dur à la jeune communauté, dont la population passe d'environ 1 000 à 250 personnes. La même année toutefois, la mine d'or *Agnico-Eagle* entre en production près de la ville, suivie de la mine d'or *Selbaie* 1979.

1990-1998

RETOUR DE L'INCERTITUDE

Au cours des années 1980, la population de la ville atteint 1 200 habitants. En 1990 la ville célèbre son 25^e anniversaire. Seul hic, la ville est encore totalement dépendante de l'industrie minière pour assurer son avenir.

Les fluctuations des investissements dans l'industrie minière de cette décennie portent un coup fatal à la ville de Joutel. En 1993, la mine d'or *Agnico* ferme. En 1998, c'est la mine *Selbaie* qui annonce sa fermeture. La société propriétaire de *Selbaie*, qui possède la plupart des bâtiments de la petite ville de compagnie, décide de fermer la ville et de déménager ses opérations.



Mine Selbaie, 1981.

1998-2005

FERMETURE DE LA VILLE

Joutel est officiellement fermée le 1^{er} septembre 1998. Les maisons ont été relocalisées, certaines à Matagami ou à Villebois, alors que les infrastructures publiques et communautaires comme, l'aréna et l'école et l'église sont démolies.

Une fois fermé, le territoire est administré par la municipalité de la Baie-James jusqu'aux départs des derniers employés de la mine en 2005. Depuis, la nature reprend ses droits.



Site de Joutel,
2015.

On n'avait rien. L'épicerie, c'était toute une affaire. La secrétaire à la mine prenait la commande d'épicerie du monde. ... Puis après ça, elle envoyait ça chez Bourgeois à Amos, l'épicerie Bourgeois. Lui, il remplissait les commandes, puis au début de la semaine, il arrivait avec un paquet de boîtes, puis il faisait du porte-à-porte.... Il n'y avait pas tellement de familles. On ne prenait pas les commandes pour 50 familles au début.

- Laurent Bélanger, ancien résident,
à propos des débuts de Joutel.

49-55 RADISSON • EEYOU ISTCHEE • BAIE-JAMES

1914-1963

LE POTENTIEL HYDRO-ÉLECTRIQUE

Si dès 1914, des études sur le potentiel hydro-électrique sont réalisées sur le territoire, les premières études sérieuses sur l'aménagement des rivières sont réalisées de 1950 à 1959 par la *Shawinigan Water and Power Company*. Avec la nationalisation d'*Hydro-Québec*, la société d'État absorbe la *Shawinigan* en 1963 et hérite des études sur le potentiel hydroélectrique, qui attirent son intérêt pour le nord. De nouvelles études sont entreprises. Matagami devient d'ailleurs la plaque tournante de cette exploration.

1973-1975

L'OPPOSITION DES CRIS AU PROJET

Les Cris et les Inuits de la région ne sont pas informés de la nature du projet avant la construction de la route de la Baie-James. Les Cris se mobilisent alors pour revendiquer leurs droits. Ils affirment que le gouvernement n'a pas respecté ses engagements légaux auprès des autochtones et que le projet détruirait leur territoire traditionnel. Après de longues négociations et plusieurs recours en justice, un accord est signé : la *Convention de la Baie-James et du Nord québécois*.

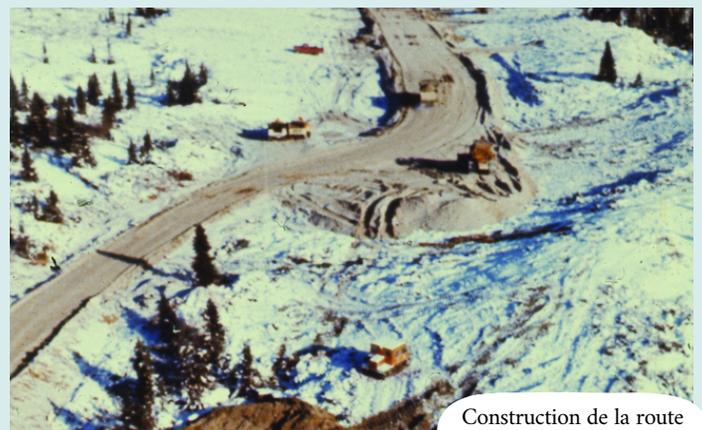
La Convention accordait aux Cris et aux Inuits des droits exclusifs de chasse et de pêche et des compensations financières, contre le droit pour le gouvernement d'exploiter les ressources du territoire. Les grands projets peuvent se poursuivre.

1970-1974

LE "PROJET DU SIÈCLE"

En 1971, le gouvernement annonce le lancement des grands chantiers hydroélectriques qui se tiendront sur le territoire. La même année, il crée la *Société de développement de la Baie-James (SDBJ)*, qui est chargée du développement du territoire entre les 49^e et 55^e parallèles. En 1972, le choix de la Grande rivière est fixé.

La construction d'une route entre Matagami et la Grande Rivière constitue un des premiers défis à relever pour la SDBJ. Dès 1971, un chemin d'hiver est construit entre Matagami et la rivière Rupert, alors que la construction d'une route permanente est entreprise. Des milliers de travailleurs logent dans 15 camps établis par la SDBJ. Le camp Radisson est le plus nordique de ceux-ci. La route, longue de 620 km, est ouverte à la circulation en 1974.



Construction de la route de la Baie-James, 1972.



Escalier des géants,
LG-2, 2001.

1974

FONDATION DE RADISSON

La construction d'un campement qui se veut permanent débute en 1973. L'établissement vise à recruter du personnel-cadre expérimenté dans une perspective de continuité. Radisson est officiellement fondé en 1974. Afin de loger les familles des cadres de la SEBJ et des entreprises travaillant sur le chantier de la centrale LG-2, le village de Radisson est aménagé sur la rive sud de la Grande Rivière par la SDBJ. À l'arrivée des premiers résidents, le village comprend une centaine de roulottes, une école et un magasin général

L'année suivante, un nouveau quartier de maisons préfabriquées est aménagé, de même qu'un complexe de services. En 1978, au plus fort de la construction de LG-2, Radisson compte 3 000 habitants. Il s'agit alors d'un village fermé réservé aux cadres et à leurs familles. Les quelques 6000 travailleurs habitent au camp LG-2. C'est d'ailleurs au camp LG-2 que se déroule un violent conflit de travail en 1974 : le Saccage de la Baie-James.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Radisson est la seule communauté non autochtone au nord du 53^e parallèle. C'est aussi la l'agglomération francophone la plus nordique au monde !

LE SAVIEZ-VOUS ?

La *Convention de la Baie-James* divise le territoire en 3 catégories de terres.

Catégorie I : usage exclusif aux Cris et des Naskapis ;

Catégorie II : terres provinciales où les Autochtones ont des droits exclusifs de chasse, pêche et piégeage, ainsi que la priorité sur les projets de développement ;

Catégorie III : terres publiques provinciales.

1979-1986

PHASE 1 DU PROJET BAIE-JAMES

En 1981 la première centrale hydroélectrique entre en opération : *La Grande-2* (aujourd'hui l'aménagement Robert-Bourassa). Le projet est suivi de *La Grande-3* (1984) et *La Grande-4* (1986). Quant au projet *La Grande-1*, il lui faut une vingtaine d'années avant de finalement être mise en service.



Radisson,
2001.



Laforge-1, 2006.

LE SAVIEZ-VOUS ?

En 2024, la localité de Radisson fêtera son demi-siècle d'existence. Né comme un campement privé et fermé de travailleurs, la communauté aura finalement taillée sa place dans l'histoire jamésienne !

2002

LA PAIX DES BRAVES

La mise en branle de la phase 3 des projets hydro-électriques mène à de nouvelles poursuites du Grand Conseil des Cris, pour faire respecter la *Convention de la Baie-James*. Un nouvel accord de Nation à Nation est signé en 2002. La *Paix des Braves* permet au gouvernement de poursuivre la phase 3, en échange de redevances et d'une autonomie accrue des Cris pour le développement économique du territoire.

2006-2013

PHASE 3 DU PROJET BAIE-JAMES

La dernière phase du projet Baie-James se réalise, avec le début des opérations des centrales Eastmain-1 (2006), Eastmain-1-A (2012) et Sarcelle (2013).

1991-1996

PHASE 2 DU PROJET BAIE-JAMES

Au cours de la phase 2, le gouvernement propose la construction de nouveaux barrages sur les rivières Grande-Baleine, Nottaway et Rupert. Les Cris s'y opposent catégoriquement et la phase 2 s'oriente vers une optimisation des installations existantes. Cette phase voit aussi l'ouverture de nouvelles centrales sur La Grande rivière : *Brisay* (1993), *Laforge-1* (1994), *La Grande-1* (1995) et *Laforge-2* (1996).

1994

RADISSON DEVIENT UNE LOCALITÉ

En septembre 1994, Radisson obtient le statut officiel de localité. Les grandes phases de développement hydroélectrique ont entraîné une hausse de population. et une multiplication des services.

PRINCIPAUX TERRITOIRES TOUCHÉS PAR LES PROJETS DE LA BAIE-JAMES



- Projets La Grande rivière
- Projets rivière Rupert

BIBLIOGRAPHIE SÉLECTIVE

PUBLICATIONS

AMPLEMAN, L., *Plan de transport de l'Abitibi-Témiscamingue, 2.0 Historique du chemin de fer en Abitibi-Témiscamingue*, MTQ, 2001.

BERNIER, A. *Franquet, QC to Chapais, QC-1957-1994*, 2020.

BIBEAU, P., DENTON, D., BURROUGHS, A. *Ce que la rivière nous procurait: Archéologie et histoire du réservoir de l'Eastmain-1*. Vol. 175. UOttawa Press, 2015.

BOILEAU, Gilles. « Chibougamau, dernière frontière », *Histoire Québec*, vol. 5, no 1, 1999, p. 36-39

BOURASSA, Robert. *La Baie James*. Éditions du Jour, 1973

COMITÉ DU 25e. *Lebel-sur-Quévillon, 1966-1991*. 1991.

COMITÉ DU 25e. *Matagami, la rencontre des eaux*. 1988.

COMITÉ DU 25e. *Joutel, des millions d'efforts, 25 ans de résultats*. 1990.

COMITÉ DU 50e. *Au pays des pins gris, ou cinquante ans de petite histoire à Villebois*. 1985.

COMITÉ DU 50e. *50 ans d'histoire. Lebel-sur-Quévillon, la fierté d'une ville du Nord !* 2016.

COMITÉ DU 50e. *Album souvenir - Le 50e d'une ville en or*. 2004.

COMITÉ DU 50e. *Chapais : un demi siècle si naturel*. 2005.

CRRNTBJ. *Portrait minier de la Baie-James*. 2021

CRRNTBJ. *Portrait énergétique de la Baie-James C09-04*. 2021.

CRRNTBJ *Portrait forestier de la Baie-James*. 2021.

DION, M. *Le rôle du transport industriel dans l'organisation des territoires régionaux: le cas des produits métalliques au Saguenay-Lac-Saint-Jean-Chibougamau*. UQAC, 2006.

DÉSY, P. « Ascension et déclin de Révillon Frères au Canada », dans *Le castor fait tout (Moranyz, Trigger)*, 1985.

DÉSY, J., HUOT, F. *La Baie-James des uns et des autres*. Productions FH, 2009.

FRENETTE, J. *L'histoire des Cris de Chibougamau*. Centre indien cri de Chibougamau, 1985.

GIRARD, C., PERRON, N.. *Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean*. IQRC, PUL, 1989.

GIRARD, R. *Histoire de la Jamésie : survol du développement des villes jamésiennes*. MJB, 2012.

GIRARD, R. *Histoire du Nord-du-Québec*. INRS, PUL, 2012.

HYDRO-QUÉBEC. *Ententes entre Hydro-Québec, la Société d'énergie de la Baie James et les Cris du Québec*. 2002

HYDRO-QUÉBEC, *Projet hydroélectrique Eastmain-1-A et dérivation Rupert*. 2006 (Rapport d'évaluation Québec-Cris)

LAVERDIÈRE, C., *Oskélanéo : village du Haut-Saint-Maurice*, Cahier de Géographie du Québec, Vol.3, No.6, 1959.

MEIGHEN MCLEAN C., *Les villes minières québécoises et le développement local Le cas de la ville de Matagami*, UQAC, 2016.

MORANTZ, T. *Attention! L'homme blanc va venir te chercher : l'épreuve coloniale des Cris au Québec*. PUL, 2017.

MORANTZ, T., FRANCIS, D. *Partners in furs : a history of the fur trade in eastern James Bay, 1600-1870*. 1983.

SEXÉ, M. *Histoire d'une famille et d'une industrie pendant deux siècles*. Révillon Frères, 1923.

SEBJ. *Le Défi environnement au complexe hydroélectrique de La Grande Rivière*. Société d'énergie de la Baie-James, 1987

TREMBLAY, J.M., FAUCHER, A., LAMONTAGNE, M. *L'histoire du développement industriel au Québec*. 2005.

TREMBLAY, S. *Les récits de Philippe Tremblay, Arpentage primitif, mesurer le Québec, 1929-1983*. Éditions GID, 2020.

TABLE RÉGIONALE DE CONCERTATION DES AÎNÉS. *De ressources et de vaillance*. 2010.

TURGEON, P. *La Radissonie - Le pays de la baie James*. Libre Expression, 1992.

VALLIÈRES, M. *Des mines et des hommes. Histoire de l'industrie minière québécoise*. Les publications du Québec, 2012.

VILLE DE MATAGAMI. *Route Billy Diamond. Exposition*. 2022.

VINCENT, O. *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*. PUL, 1995.

RESSOURCES EN LIGNE

HBC Heritage.

Commission de toponymie du Québec.

Dictionnaire biographique du Canada.

Encyclobec.

Histoire de la ville de Matagami.

Histoire forestière de l'Abitibi-Témiscamingue.

Hydro-Québec

L'Encyclopédie Canadienne.

Répertoire du patrimoine culturel du Québec.

Statistique Canada.

ARCHIVES

Archives de la Compagnie de la Baie d'Hudson Société d'histoire de la Baie-James

Collection P5 SHBJ

Fonds P99 Table régionale de concertation des aînés.

Fonds P121 Minova Opémiska

Fonds P122 Minova Lac Shortt

Fonds P142 Inmet Div. Troilus

PRESSE

Journal <i>Le Devoir</i>	Journal <i>Le Radissonien</i>
Journal <i>Le Jamésien</i>	Journal <i>La Sentinelle</i>
Journal <i>La Presse</i>	Radio-Canada

CRÉDITS

PHOTOGRAPHIES

Lac Paradis. *Société d'histoire de la Baie-James*, P120,S1,D11,P2.61

Gravure : Pierre-Esprit Radisson. *Bibliothèque et Archives Canada*, C-015497

Femmes cries, Waswanipi, 1952. *Société d'histoire de la Baie-James*, P171, S2, SS2, D28, P43

Groupe avec un canot de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Waskaganish. *Musée McCord*, MP-0000.597.418

Rupert House (Waskaganish), 1952. *Société d'histoire de la Baie-James*, P171,S2,SS2,D29,P3

Réveillon Frères de Fort George, 1910 (Chisasibi). *Musée McCord*, MP-1976.24.49

Préparation au départ sur les lignes de trappe, Mistissini, 1967. *Société d'histoire de la Baie-James*, P87,S1,D1,P33

Expédition de Robert Bell pour la Commission géologique du Canada, 1883. *Bibliothèque et Archives Canada*, PA-040074

Membres de l'expédition McKenzie-Obalski, 1904. *Société d'histoire de la Baie-James*, P5-8.1

Mine Cedar Bay, v.1930. *Société d'histoire de la Baie-James*, P5-11.3

Poste de traite de Chibougamau, S.D.. *Société d'histoire de la Baie-James*, P5-11.38

Yvonne Lafont à Chibougamau, 1939. *Société d'histoire de la Baie-James*, P5-7.23

Membres de la communauté crie de Chibougamau, 1948. *Société d'histoire de la Baie-James*, P79,S1,SS2,D5,P1

Inauguration du chemin de fer, 1957. *Société d'histoire de la Baie-James*, P31,S1,D1,P1

Mines Henderson 2 et Portage, 1977. *Société d'histoire de la Baie-James*, P55,S3,SS2,D19,P183

Mine Troilus, 2003. *Société d'histoire de la Baie-James*, P136

Chantiers Chibougamau, 2002. *Société d'histoire de la Baie-James*, P136

Déversement de résidus. mine Campbell, vers 1970. *Société d'histoire de la Baie-James*, P74, S2, D1, P41

Manifestation pour al sauvegarde de Chantiers Chibougamau, 2008. *Société d'histoire de la Baie-James*, P97, S1, SS1, D9

Mine Opémiska, Chapais, 1957. *Société d'histoire de la Baie-James*, P121,S20,D12,P18

Mineurs de la mine Opémiska, S.D. *Société d'histoire de la Baie-James*, P121,S20,D12,P6

Hôtel de ville de Chapais, S.D. *Société d'histoire de la Baie-James*, P121,S20,D10,P3

Site minier Opémiska, v. 1990. *Société d'histoire de la Baie-James*, P121,S20,D12,P3

Transport de bois, SD. *Société d'histoire de la Baie-James*, P120, S1, D11, P2-9

Scierie Perron, Val-Paradis, SD. *Archives de Val-Paradis Villebois*, 2003. *Société d'histoire de la Baie-James*, P136

Rapide-des-Cèdres, 1950. *Gracieuseté Ville de Lebel-sur-Quévillon*.

Jean-Baptiste Lebel, S.D. *Gracieuseté Ville de Lebel-sur-Quévillon*.

Usine Domtar, S.D. *Gracieuseté Ville de Lebel-sur-Quévillon*.

Scierie Comtois, 1978. *Gracieuseté Ville de Lebel-sur-Quévillon*.

Lebel-sur-Quévillon, 2012. *P199 via Wikimedia Commons*

Lac Matagami, 2009. *TOBound, via Wikimedia Commons*

Nottaway Fisheries, près de Rapide-des-Cèdres, 1927. *Société d'histoire et de généalogie de Val-d'Or*, P161, P69

Foresterie, vers 1970. *Société d'histoire de la Baie-James*, P48,S3,F1,0012

Inauguration de LG-2, 1979. *PhotoBrisson, via Wikimedia Commons*

Vue aérienne de la mine Xstrata, 2016. *Donner Metals via Wikimedia Commons*

Matagami, 2009. *TOBound via Wikimedia Commons*

Expédition de Robert Bell, 1883. *Commission géologique du Canada, Bibliothèque et Archives Canada*, PA-040060

Inauguration de la mine Selbaie, 1981. *Société d'histoire de la Baie-James*, P62,S7,D1

Inauguration de la mine Selbaie, 1981. *Société d'histoire de la Baie-James*, P62,S7,D1

Site de Joutel, 2015. *Richard Anderson, via Wikimedia Commons*.

Construction de la route de la Baie-James, 1972. *Chepanet, via Wikimedia Commons*.

Escalier des Géants, aménagement Robert-Bourassa, 2001. *Société d'histoire de la Baie-James*, P120, S1, D11, P2-45

Radisson, 2001. *Société d'histoire de la Baie-James*, P120, S1, D11, P2-49

Vue aérienne de la centrale Laforge-1, 2006. *P199, via Wikimedia Commons*

MERCI À NOS COLLABORATEURS :

Recherche et rédaction : Francis Marcoux

Révision : Marie-Claude Duchesne
Sébastien Girard-Lindsay
Rodolphe Tchintchin

Archivisme et graphisme : Marie-Claude Duchesne

