



# AVENTURE À LA BAIE-JAMES

Par André Duchesne, ing.f.

En 1968, André Duchesne a obtenu son diplôme en foresterie puis il a entrepris une scolarité de maîtrise en économie forestière à la State University of New York (SUNY) qu'il termine en 1972. Notamment connu comme ayant été président et directeur général de l'Association des industries forestières du Québec de mars 1983 à décembre 2002, il avait auparavant fait sa marque chez Kruger inc., l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers, la Reed inc., le CÉGEP de Sainte-Foy à titre de professeur de foresterie et à ses débuts comme consultant chez Gauthier, Poulin Thériault & associés. Quelques-uns des honneurs qui lui ont été décernés au cours de sa vie professionnelle: Médaille d'or de l'Ordre des ingénieurs forestiers du Québec en 2002, Prix « Idée entrepreneuriale George Petty » de l'Institut économique de Montréal en 2007, Prix d'excellence pâtes et papiers du Conseil de l'industrie forestière du Québec en 2008. Monsieur Duchesne a bien voulu partager certaines « Aventures à la Baie-James » avec *Histoires forestières du Québec*.

*En cette année du centenaire de l'OIFQ, il est évident que la foresterie et le travail de l'ingénieur forestier ont évolué radicalement depuis 100 ans. J'ai vécu près de la moitié de ce siècle en tant qu'ingénieur forestier et constaté de visu grand nombre de ces changements. Peut-être quelques personnes, à l'intérieur ou proches de la profession, seront-elles curieuses de lire le récit suivant, qui illustre l'un de ces changements, à savoir comment les inventaires forestiers étaient encore réalisés il y a 50 ans. Il s'agit d'une histoire vécue.*

Après ma graduation de la Faculté d'arpentage et de génie forestier, en mai 1968, j'ai décroché un emploi au sein de la firme de consultants forestiers Gauthier, Poulin, Thériault (GPT), qui était alors un joueur majeur en expertise forestière au Québec. Cette firme obtenait régulièrement des contrats du gouvernement pour la réalisation d'inventaires forestiers et de plans d'aménagement. À cette époque, les virées continues de 16 pieds et demi de largeur commençaient à céder la place à des parcelles-échantillon placées systématiquement le long de lignes tirées à la boussole. Je me suis alors retrouvé responsable de plusieurs projets d'inventaire, comme plusieurs jeunes ingénieurs en pratique privée.

C'est ainsi qu'au printemps 1970, le directeur des opérations de GPT, Marc V. Mercier, m'a confié le contrat d'inventaire de la Baie-James, qui s'inscrivait dans les travaux préliminaires de la construction du réseau de barrages qui allait éventuellement alimenter en énergie une bonne partie du Québec. Il s'agissait de vérifier si on pouvait récolter le bois nécessaire à la construction des bâtiments résidentiels et opérationnels afférents au projet, d'une part, et de déterminer les quantités de bois qui seraient inondées lors de la mise en eau des barrages, d'autre part.

À la fin mai, j'ai donc nolisé un Cessna<sup>1</sup> à Matagami pour aller reconnaître le terrain et embaucher des guides Cris à Fort Georges. Le gérant de la base d'hydravions m'ayant demandé si je voulais bien livrer une pompe à eau au prêtre qui s'occupait de la paroisse d'Eastmain, nous y fîmes escale. Les prévisions météo prévoyaient l'arrivée d'un important front nuageux avant notre destination finale, mais nous avons dû accepter le café que nous offrait le curé pour nous remercier et faire un peu de conversation avant de repartir. Dès le décollage, il fut évident que le front avait avancé vers le sud beaucoup plus vite que prévu et le plafond nuageux baissa rapidement. Le pilote parlait de faire demi-tour pour le laisser passer quand

1 Cessna: Petit hydravion monomoteur.

# AVENTURES À LA BAIE-JAMES

un autre Cessna sortit des nuages devant nous. Par radio, l'autre pilote nous dit que le front était plus sévère que prévu, mais de courte durée et qu'il faisait très beau plus au nord. Nous avons donc continué vers le nord, mais les nuages baissaient à tel point que nous nous sommes retrouvés à la hauteur des cimes des arbres à suivre le cours d'une rivière pendant plusieurs minutes avant de déboucher soudainement dans un beau ciel bleu. J'avoue avoir eu peur, mais pas autant que le pilote, qui m'a juré qu'il ne prendrait plus jamais un tel risque. Cet épisode aurait dû me prévenir que ce contrat me réservait de bonnes surprises, mais la jeunesse est audacieuse...

À Fort Georges, j'ai rencontré le chef de la bande et convenu de l'embauche de quatre hommes pour opérer deux freighthers<sup>2</sup> de 24 pieds, chacun muni d'un moteur de 10 HP, le tout conditionnel à l'embauche pour l'été d'un adolescent qui était, je crois, le petit-fils du chef, pensionnaire en Ontario pendant l'année scolaire.

Tôt en juin, me voilà de retour en train à Matagami accompagné de huit hommes, dont plusieurs étudiants, pour réaliser les travaux d'inventaire, d'un cuisinier pour nourrir toute l'équipe, et de tout l'équipement nécessaire. On transporte le tout à Fort Georges en Otter<sup>3</sup> et le lendemain, on se met au boulot. Comme il est impossible de charger tout ce beau monde et l'équipement dans les deux canots, la stratégie retenue est d'envoyer les équipes d'inventaire réaliser les lignes intérieures en Cessna et Beaver<sup>4</sup> pendant que les Cris et moi allons établir le premier campement. Juché sur le dessus du monceau d'équipements, pendant que les canots affrontent des vagues de 6 pieds que les puissants (!) moteurs ont peine à surmonter, je me dis que ma ceinture de flottaison sera certainement un avantage pour retrouver mon corps gelé si on fait naufrage dans cette eau à 3 degrés.



Source: Jean-Pierre Harper.

La hiérarchie entre mes guides apparaît rapidement. Le plus vieux, qui ne parle que le cri, est le chef. Le second parle anglais et me sert d'interprète. Les deux jeunes opèrent les moteurs. L'ado obéit à tout le monde. En arrivant au premier site de campement, je reçois mon premier cours de relations autochtones. En un tournemain, la tente-cuisine, la tente à provisions et ma tente sont montées. Le second Cri me montre le trou d'eau potable et le trou d'eau de lavage. Il faut compter sur la pluie pour obtenir de l'eau douce le long de la baie et il faut éviter de polluer l'eau potable, d'où l'importance de bien déterminer l'utilisation de chaque trou d'eau. Puis, c'est la pause. Café, cigarette, sieste... La pause se prolonge tellement que je finis par m'enquérir auprès du second de la cause du délai. Il me répond, comme on explique à un enfant, qu'il n'est pas nécessaire de monter les tentes pour le moment puisque les équipes ne seront de retour que dans quelques heures. Effectivement, au premier ronronnement de Cessna, la ruche s'active et les tentes-dortoir sont montées en un temps deux mouvements.

Ma seconde leçon survient quelques jours plus tard, alors que la routine de travail est établie. Tôt le matin, je montre au vieux guide sur la carte les points de départ des lignes d'inventaire pour chacune des équipes. Il me répond d'un signe de tête. Les canots vont conduire les équipes puis reviennent au camp: menus travaux, lunch, sieste. En après-midi, les canots retournent chercher les équipes et les ramènent au camp. Ce jour-là, le vent se lève vers midi et quand vient l'heure d'aller chercher les hommes, la vague sur la baie atteint au moins 6 pieds. Personne ne bouge.

2 Freighther: Embarcation servant au transport de personnel et de matériel.

3 Otter: Hydravion monomoteur polyvalent de la compagnie de Havilland deux fois plus gros que le Beaver.

4 Beaver: Hydravion monomoteur de la compagnie de Havilland longtemps considéré l'avion de brousse tout usage du Nord canadien.

# AVENTURES À LA BAIE-JAMES

Je demande au second si on ira bientôt chercher les équipes et j'obtiens une réponse évasive. Une heure plus tard, j'en ai assez. Je les somme de faire leur travail et de ramener les hommes pour souper. Ils partent en maugréant. Au moment où ils reviennent tous un peu mouillés, le vent tombe brusquement et la baie se change en miroir. Au souper, je demande au second s'ils retardaient leur départ pour attendre l'accalmie. Il me répond oui. Pourquoi ne pas me l'avoir dit? Je suis le patron, j'aurais dû le savoir! Je comprends que les Cris n'ont pas apprécié eux non plus notre première journée de déplacement dans la vague avec des canots lourdement chargés. Avant de déménager au second campement, je m'informe des conditions météo auprès des guides et obtiens leur feu vert.

Communiquer avec Fort Georges ou Matagami est toute une procédure. Je dispose d'un émetteur-récepteur HF alimenté par une batterie d'auto. Il faut étendre une antenne de 60 pieds entre deux arbres ou deux piquets, perpendiculairement à la direction de la station à contacter. Un fil part du milieu de l'antenne jusqu'à la radio. Les communications sont ponctuées de *grrriiisshhh* et de: « **Matagami, je vous reçois 2 sur 5** ». Un jour que je tente en vain de communiquer avec Matagami pour la commande d'épicerie, j'entends soudainement un opérateur me dire très clairement: « **XRP31, ici Port-Cartier. Je vous reçois 5 sur 5. Je peux téléphoner pour vous à Matagami.** » J'ai donc passé ma commande d'épicerie aller-retour à travers tout le Québec. On était loin de l'internet par satellite et des drones!

Le second campement donne sur une petite anse calme, où les tentes sont un peu à l'abri du vent et les moustiques un peu plus présents. Un jour, le Beaver emmène deux équipes travailler à l'intérieur des terres. Au retour, en fin de journée, un des assistants trébuche sur le ponton de l'avion, tombe dans 3 pieds d'eau et continue d'avancer comme un zombie vers le camp. Le chef d'équipe m'informe que lui et son assistant ont oublié leur huile à mouches au camp, et qu'ils n'ont pas pu travailler à cause d'une réaction allergique de son assistant, qui a passé la journée la tête dans son sac à dos dans une vaine tentative d'éviter les mouches noires que même un feu de boucane ne parvenait pas à chasser. Il est comateux. Je le remets dans l'avion, destination l'hôpital de Fort Georges. Il revient trois jours plus tard avec l'avion de ravitaillement. Il me remet une lettre du

médecin qui l'a soigné, qui me recommande très fortement de le renvoyer en ville « ASAP ». Comme il insiste pour rester, disant avoir absolument besoin de revenus, je finis par le garder et exiger de vérifier personnellement chaque matin avant son départ du camp, le flacon d'huile à mouches dans sa poche, celui de son chef d'équipe et celui de secours dans son sac à dos.

Au retour d'une journée de travail, un chef d'équipe me rapporte être resté indécis quant à l'espèce de l'arbre-échantillon d'une parcelle. J'en profite pour aller le lendemain vérifier son travail. M'aidant des Arbres indigènes et de la Flore laurentienne, je dresse une liste des caractéristiques de l'épinette en question; une dizaine disent qu'elle est noire, tout autant disent qu'elle est blanche. J'ai facilement tranché: elle était noire! Il était aussi très difficile de déterminer l'âge des arbres-échantillon, qui atteignaient bien plus de 100 ans avec un diamètre de 4 po au DHP. Même avec une loupe en plein soleil, les anneaux de croissance étaient si serrés que la lecture demeurait approximative.



Source: Paul Jones.

Un matin, la brume est tellement dense que l'on distingue à peine les hors-bord des canots accostés sur la plage. Le second Cri me dit que cela n'empêche pas de conduire les équipes à leur point de départ. À peine décollés du bord, les canots disparaissent dans la brume; on entend les moteurs négocier au ralenti la passe pour sortir de l'anse, puis monter à

## AVENTURES À LA BAIE-JAMES

pleine puissance. Mes hommes m'ont rapporté le soir avoir vogué côte à côte, à plein régime, pendant plus d'une heure. Debout à l'avant, le vieux guide faisait de temps à autre un signe de la main et les canots viraient. Tout à coup, il étendit le bras et leva la main : les canots accostèrent doucement. Le chef d'équipe m'avoua n'avoir aucune idée de la précision de son point de départ, mais comme le point d'arrivée était clairement défini, il a opté de faire comme si le point de départ était correct. C'était bien le cas, comme pour les autres équipes. Personne n'a jamais compris comment le vieux guide avait réussi cet exploit.

L'avion de ravitaillement qui devait venir ce jour-là se contenta de tourner en rond au-dessus du camp qu'il ne voyait pas. Le même scénario se répéta deux autres jours. Le jour suivant, un grand vent se leva. Les guides refusèrent de sortir dans la baie, qui montrait des vagues de 10 pieds, dans lesquelles le pilote refusa d'amerrir. Même chose les deux jours suivants. Il ne reste pas grand-chose à manger autre que des conserves. Dans l'après-midi, faute de travailler, tout le monde fait la sieste. Soudain, j'entends : « Au feu ! » De ma tente, je vois que la porte arrière de la tente-cuisine, mal attachée, s'est enroulée sur le tuyau du poêle où mijote le souper. Je retourne chercher ma hache pour couper les tendeurs et déjà la moitié du toit est partie en fumée. Une fois les tendeurs coupés, nous ne sauvons que la porte avant. Heureusement, rien n'a brûlé à l'intérieur, nous en sommes quittes pour manger dehors pour le reste du contrat. Comme le vent fort persiste, je demande aux Cris d'aller à la pêche pour améliorer l'ordinaire des conserves. Ils reviennent avec des corégones et des truites de mer. Heureusement, les Cris préfèrent le corégone, et les Blancs la truite !

Un soir, pendant que je travaille dans ma tente à enregistrer et vérifier les données recueillies dans la journée, j'entends toute une série de coups de feu, avec des exclamations et des rires. Mon travail terminé, je constate que l'on a installé un champ de tir improvisé : des conserves vides sont alignées sur un tronc d'arbre et chacun tente à son tour de les atteindre. Fait remarquable, les Cris font mouche presque à chaque tir, les Blancs ratent presque toujours. Les deux camps insistent pour que je participe au concours. J'ai la présence d'esprit de demander à qui appartient la .22, puis de m'enquérir auprès du propriétaire si elle tire juste. Avec un demi-sourire, il me répond qu'à cette distance, elle tire 6

pouces trop à droite ! Ma première balle fait reculer la plus petite conserve ! Je viens de gagner une coche dans le respect des Cris.

Le troisième campement aura aussi son histoire. Un après-midi, le Beaver nous apporte le ravitaillement, qui comprend cette fois-ci un baril de 45 gallons d'essence. Pas un buisson sur la plage. Le pilote glisse un câble d'amarrage sous le baril, le temps de venir à ma tente prendre un café et noter le programme de la semaine et la commande d'épicerie. Sans y porter attention, nous entendons les canots partir chercher les équipes. Au sortir de la tente, l'avion est à 500 pieds du bord et dérive doucement vers le large. Le pilote est dans tous ses états. Il a peur de perdre son emploi. Les canots ne seront pas de retour avant au moins 1h30. Pas question de nager dans cette eau à 3 degrés. Nous attachons ensemble deux barils vides et le pilote part là-dessus avec un aviron à la poursuite de son avion. Quand les canots reviennent, je les envoie immédiatement secourir le pilote, mais ils n'ont pas le temps d'aller bien loin avant que le Beaver ne vole vers le camp à basse altitude et nous salue d'un battement d'ailes. Je n'ai jamais pu déterminer si les guides Cris, au moment de rouler le baril d'essence pour remplir les réservoirs des canots, ont sciemment prévu que l'avion dériverait au large ou ont pensé en toute innocence qu'il était suffisamment avancé sur la plage pour y rester malgré la petite brise qui prévalait.

Pendant la dernière journée de travail en avion, les canots nous emmènent à Eastmain, où un Otter vient nous chercher en fin de journée pour nous conduire à Matagami, d'où nous prendrons le lendemain matin le train pour Québec. En guise de remerciement pour leurs bons services, je laisse aux Cris la totalité de notre équipement de camping, dont la valeur excédait à peine le coût de leur transport à Québec. Leurs sourires démontrent que pour eux, cet équipement vaut beaucoup plus que leur coût pour mon employeur. Ils se disent disponibles pour un autre contrat.

Nous avons trouvé du bois à la Baie-James. Certaines parcelles-échantillon ont cubé à plus de 20 cunits à l'acre, en épinette et en tremble. Bien souvent cependant, de tels peuplements n'étaient guère plus grands que la parcelle. Impossible d'en faire une utilisation économique, compte tenu de leur dispersion.

# AVENTURES À LA BAIE-JAMES

À Matagami, mon assistant allergique aux mouches me réclame une avance sur sa paie. Le lendemain matin, il arbore un beau coupe-vent marqué Matagami au dos et on m'apprend qu'il a acheté à l'hôtel un « 40 onces » au prix des verres individuels et passé la nuit avec une femme. Dans le train, il joue aux cartes avec des habitués et emprunte de l'argent à des compagnons de travail pour payer ses dettes. Arrivé à Québec, une bonne partie de ses gains de l'été sont déjà disparus. J'aurais dû le renvoyer à son retour de l'hôpital. Je ne prendrai plus un tel risque.

De telles péripéties étaient courantes jusqu'aux années 70, comme j'ai pu le constater en discutant avec des confrères plus âgés, mais je crois bien être l'un des derniers à avoir vécu ce genre d'expédition. Je suis fier que mon nom soit inscrit sur un des tableaux du mémorial consacré aux pionniers du développement de la Baie-James, au parc Robert A-Boyd, sur la Grande Rivière, près de Radisson.

## MERCI À NOTRE MEMBRE VAN BRUYSSSEL

**imaginemj**

AGENCE DE COMMUNICATION

MARIE-JOSÉE HOUDE  
Directrice

418 931-1166

mjhoud@imaginemj.com

[www.imaginemj.com](http://www.imaginemj.com)

3000, rue Alexandra, suite 302, Québec QC G1E 7C8

Rigueur, engagement et **bonne humeur!**

## MERCI À NOS MEMBRES VAN BRUYSSSEL

Dès ses débuts, la Société d'histoire forestière du Québec a nommé une catégorie distinctive de membres, les « membres Van Bruyssel ». Ces membres individuels, corporatifs et associatifs perpétuent la tradition d'encouragement et de développement de la connaissance du milieu forestier en soutenant activement les activités de la SHFQ. La SHFQ tient à remercier ses membres Van Bruyssel pour leur soutien :

- Bureau de promotion des produits du bois du Québec (QWEB)
- Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte-Foy (CERFO)
- Conseil de l'industrie forestière du Québec (CIFQ)
- Faculté de foresterie, de géographie et de géomatique de l'Université Laval
- Fédération québécoise des coopératives forestières du Québec (FQCF)
- Fondation Héritage Faune
- Forest History Society
- Groupements forestiers du Québec
- Imagine MJ.com
- Jean-Claude Mercier
- Louis Campeau
- Ordre des ingénieurs forestiers du Québec (OIFQ)
- Ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs
- Pierre J.H. Richard
- Société de protection des forêts contre le feu (SOPFEU)

### Van Bruyssel - pionnier de notre foresterie scientifique

Ferdinand Van Bruyssel, ingénieur civil et forestier, docteur en sciences politiques et administratives, Belge d'origine mais Canadien d'adoption, a laissé des traces importantes dans le paysage forestier du Québec. Reconnu au début de XX<sup>e</sup> siècle comme un « fort expert en économie forestière », il apporta une contribution de premier plan dans le développement et la promotion de la foresterie scientifique y consacrant ses énergies et même sa fortune personnelle.

