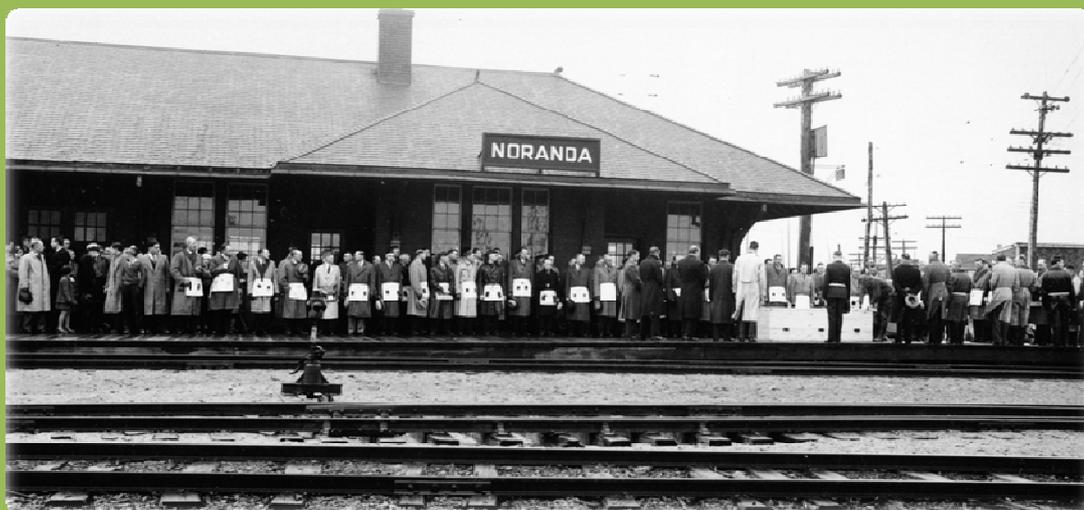


RAPPORT VISANT A COMPLETER L'ETUDE RELATIVE A LA  
CITATION DU MONUMENT HISTORIQUE DE L'ANCIENNE  
GARE ONR DE NORANDA



Réalisé par Andréanne LeBrun

Dans le cadre de l'entente de  
développement culturel 2009-2012

~ ÉTÉ 2010 ~



## TABLE DES MATIERES

TABLE DES FIGURES .....	4
PRÉSENTATION.....	5
THÈMES DÉVELOPPÉS .....	7
<i>L'arrivée du chemin de fer à Rouyn-Noranda, une ouverture sur le monde</i> .....	7
<i>La centrale téléphonique</i> .....	11
<i>La course au chemin de fer</i> .....	14
<i>Pourquoi y a-t-il eu trois gares à Rouyn-Noranda ?</i> .....	20
ÉLÉMENTS POUVANT ENRICHIR L'ÉTUDE SUR LA GARE DE L'ONR .....	25
Photographies .....	25
Films.....	25
SUGGESTIONS .....	26
MÉDIAGRAPHIE .....	28
Livres.....	28
Sites Internet.....	29
Documents audiovisuels.....	29
Documents iconographiques .....	29

## TABLE DES FIGURES

<b>Figure 1 :</b> Arrivée de provision au "landing" du lac Osisko.....	1
<b>Figure 2 :</b> Scène d'arrivée de colons dans un village de la région de Rouyn, avec bagages et meubles transportés à dos d'homme, vers 1927-1928.....	1
<b>Figure 3 :</b> Photographie de la compagnie Rouyn Boat-House sur la rive du lac Osisko à Rouyn vers 1930. ....	9
<b>Figure 4 :</b> ONR_telecommunications.jpg / Opening ceremonies for the new telecommunications office at Noranda, 1950 (Left to right standing) Mary Rayworth, Chiefm Operator, Margaret Holle, Supervisor. (ONA-ON Telecommunications) Source: SURTEES, Robert J. (1992). The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902, Captus Press, p.220. ....	11
<b>Figure 5 :</b> Téléphonistes de la Northern telephone en 1937 .....	12
<b>Figure 6 :</b> Aperçu de la gare du CN. Insurance plan of the city of Noranda, Que, 1951, Underwriters' Survey Bureau, Toronto ; Montreal : the Bureau .....	1
<b>Figure 7 :</b> Aperçu de l'entrepôt de la gare du CN. Insurance plan of the city of Noranda, Que, 1951, Underwriters' Survey Bureau, Toronto ; Montreal : the Bureau .....	1
<b>Figure 8 :</b> Les 3 gares de Noranda et de Rouyn en 1956.....	23

## Présentation

La gare ONR de Noranda revêt un intérêt patrimonial indéniable. D'une part, elle fait partie des bâtiments les plus anciens de la ville. D'autre part, elle a été un vecteur de développement incomparable pour notre ville en étant la porte d'entrée d'un grand nombre de pionniers et de marchandises au tournant des années 1930. Ainsi, la dernière des trois gares ayant existé dans notre ville à être toujours debout est le symbole par excellence de l'ouverture sur le monde de la ville de Rouyn-Noranda.

En tant qu'agente de recherche en patrimoine bâti, j'ai eu le mandat de compléter l'étude menée par Devamco dans la dernière année. En me basant sur les pistes de recherche proposées dans le rapport de Devamco, j'ai établi les objectifs prioritaires suivants :

➤ **Gare ONR :**

- Enquêter sur la curieuse présence de trois gares dans un rayon de moins de deux kilomètres.
- Situer l'implantation du T&NO en région dans le contexte de féroce compétition entre les compagnies ferroviaires.
- Mettre la main sur les plans d'origine de la station.
- Amasser davantage de documents pouvant être l'objet d'une revalorisation.

➤ **Centrale téléphonique :**

- Recueillir davantage d'informations sur la compagnie ayant exploité la centrale téléphonique à l'étage.
- Placer la centrale dans le contexte de compétition entre elle et les autres compagnies téléphoniques et identifier les facteurs ayant mené à sa fermeture.
- Mettre la main sur les plans d'aménagement.

Malheureusement, je n'ai pu atteindre tous mes objectifs puisque je me suis butée à un obstacle majeur. En effet, malgré mes démarches, il m'a été impossible de consulter les archives de l'ONR à North Bay, et ainsi d'obtenir les plans d'origine de la gare et de la centrale téléphonique. Lorsque j'ai contacté *Ontario Northland*, on m'a expliqué que la quasi-totalité des archives concernant l'ONR avait été déménagée au *North Bay Heritage Museum*. *Ontario Northland* nous avait déjà fait parvenir les rares documents qu'elle avait conservés.

J'ai donc contacté la directrice du *North Bay Heritage Museum*, Mme Kimberly Brown<sup>1</sup>. Elle m'a expliqué que les archives du Musée étaient présentement fermées au public, puisqu'elles doivent être classées et donc qu'il était inutile pour nous de nous rendre sur place. Je lui ai expliqué nos motifs et l'objet précis de nos recherches et elle m'a mise en contact avec Mme Val Croswell<sup>2</sup>, l'archiviste du musée. Cette dernière était très intéressée par nos recherches. Elle m'a expliqué que les archives de l'ONR ont été fermées il y a plusieurs années et qu'elles ont été mises de côté en entrepôt. Depuis, la collection de l'ONR a été déménagée d'un entrepôt à un autre à quatre reprises, sans entretien ou considération pour son classement. Vous imaginez donc l'état de la collection. Dernièrement, le *North Bay Heritage Museum* a hérité de la collection comprenant 500 boîtes non classées. J'ai transmis à Mme Val Croswell une liste détaillée des documents et informations que nous cherchons prioritairement. L'archiviste a cherché le plus en profondeur que la situation actuelle le permet afin de nous aider, mais elle n'a rien trouvé. Elle reste tout de même attentive et si elle trouve quelque chose elle en avisera le comité.<sup>3</sup>

Malgré cet obstacle contrariant, j'ai réussi à trouver d'autres pistes intéressantes à partir de la BANQ-AT, de livres sur l'histoire de l'ONR et de journaux d'époque. Le rapport Devamco était déjà plutôt complet, mais j'ai décidé de creuser davantage certains thèmes reliés aux objectifs énumérés précédemment afin de bien saisir l'intérêt patrimonial de la gare ONR de Noranda. De plus, à la fin de ce rapport se trouve une liste de documents écrits, iconographiques et audiovisuels, très pertinents en vue d'une future revalorisation (tous sont non répertoriés dans le rapport Devamco).

Bonne lecture ! Je vous souhaite autant de plaisir à parcourir ce rapport que j'en ai eu à l'écrire !

---

<sup>1</sup> KIMBERLY BROWN, directrice du *North Bay Heritage Museum*.

Adresse courrielle : [kim.brown@heritagenorthbay.com](mailto:kim.brown@heritagenorthbay.com)

Téléphone : 705.476.2323

<sup>2</sup> VAL CROSWELL, archiviste bénévole pour le *North Bay Heritage Museum*.

Adresse courrielle : [valc@bell.net](mailto:valc@bell.net)

<sup>3</sup> Pour plus d'information sur ces démarches, consulter la version imprimée des courriels dans la filière ONR.

## Thèmes développés

### *L'arrivée du chemin de fer à Rouyn-Noranda, une ouverture sur le monde*

L'arrivée du chemin de fer dans les villes jumelles constitue le symbole par excellence de leur ouverture sur le monde. La présente section fera état de ce qu'était la situation avant sa venue afin de faire ressortir son énorme apport dans le développement de notre ville.

Dès ses débuts, l'avenir des villes jumelles s'annonce prometteur. Leurs perspectives d'avenir attirent nombre de gens et elles se développent à un rythme phénoménal. Seule ombre au tableau : Rouyn et Noranda étant difficilement accessibles, elles sont pratiquement coupées du reste du monde.



**Figure 1:** Arrivée de provision au "landing" du lac Rouyn.

**Source :** [www.ville.rouyn-noranda.qc.ca](http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca)

Au cours des années 1920, la navigation s'organise sur une base régulière le long des grandes voies d'eau servant à l'exploration. On aménage des chemins de fer au Témiscamingue et en Abitibi ce qui permettra de faire venir de grandes quantités de matériel et l'équipement de forage nécessaires à la construction des compagnies minières. « Notre-Dame-du-Nord au Témiscamingue, Kirkland Lake sur le TNOR, Macamic et Amos sur le Transcontinental, deviennent les principaux centres d'approvisionnement des camps miniers. »<sup>4</sup> C'est ainsi que les hommes et le matériel transitent par la route d'eau du Témiscamingue et par la rivière Harricana. De l'équipement lourd est également acheminé à travers bois par les chemins d'hiver<sup>5</sup> qui relient les villes jumelles aux gares du T&NO et du Transcontinental les plus proches.

<sup>4</sup> VINCENT, Odette (1995). *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, p.175.

<sup>5</sup> **Définition :** chemins rudimentaires offrant une voie de communication alternative en hiver.



**Figure 2 :** Scène d'arrivée de colons dans un village de la région de Rouyn, avec bagages et meubles transportés à dos d'homme, vers 1927-1928.

**Source :** Archives nationales du Québec, Fonds Canadien National

Un outil intéressant pour faire comprendre la difficulté d'atteindre le secteur avant l'arrivée du train est un témoignage de Bud Green, écrit à l'occasion du 15<sup>e</sup> anniversaire de Rouyn et Noranda. L'homme relate son départ de Toronto en février 1924 après qu'il ait entendu parler des grandes opportunités qu'offrait notre nouveau pays.<sup>6</sup>

[...] Nous avons pris le train afin de nous rendre le plus loin possible, c'est-à-dire à Dane, dans le comté de Temiskaming, et de là, nous avons « fait une randonnée » jusqu'à Rouyn. Dans ma vie entière, je n'ai jamais eu à traverser une épreuve aussi pénible que lorsque j'ai franchi la distance séparant Rouyn de Dane. Cela m'a pris deux jours complets. Lorsque j'ai commencé, mon sac pesait 90 livres. J'avais amené avec moi toutes sortes de lectures : des journaux, des magazines et des livres. Je dois dire qu'il pesait considérablement moins à mon arrivée, puisque je me suis graduellement débarrassé de la plupart de mes lectures personnelles que j'ai semées tout au long de ma route avec le plus grand plaisir.

Quand nous sommes arrivés à Rouyn, je n'ai rien pu voir de la place, car il faisait nuit. Le lendemain matin, j'ai eu la surprise de ma vie et cela a brisé mon cœur quand j'ai vu la place. Il y avait environ sept cabanes de rondins à Rouyn à cette époque. Il n'y avait pas de famille, pas de maisons permanentes de bois rond [...]

Cet été-là, la compagnie Laurentides a mis sur pied un service d'avions d'Haileybury à Rouyn. Il nous amenait notre courrier et nos journaux et nous avons commencé à se sentir un peu plus près du reste du monde.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Pour d'autres témoignages, consultez les différents ouvrages de Mme Annette LaCasse Gauthier.

<sup>7</sup> Traduction libre de Bud Green, *Pioneer Days in Rouyn and Noranda*, Album du 15<sup>e</sup> anniversaire de Noranda, p.9

Tel que présenté dans ce témoignage, le transport aérien s'implante dans la région vers 1924.<sup>8</sup> C'est ainsi qu'une liaison régulière relie Angliers et Haileybury au camp minier de Rouyn. Rouyn abritera par la suite sa propre base d'hydravion.



**Figure 3 :** Photographie de la compagnie Rouyn Boat-House sur la rive du lac Osisko à Rouyn vers 1930.

**Source :** BANQ-AT / 08Y\_P123S1P218.jpg

La grande dépendance des gens envers les voies navigables et aériennes pour leur transport les limite grandement, principalement en hiver. L'arrivée du chemin de fer dans les villes jumelles est un évènement attendu et plus que nécessaire afin de sortir la population de son isolement.

Après de multiples démarches, leur souhait est exaucé. En 1926, le Canadien National relie Noranda au reste du Québec via la ligne d'O'Brien (Taschereau). En 1927, c'est au tour du T&NO. Sa ligne du *Nipissing Central Railway* ouvre la ville à l'Ontario. Je n'élaborerai pas davantage sur ce sujet, puisque cela a déjà été fait en détail dans l'étude menée par Devamco. Soulignons tout de même l'importance majeure de l'évènement : avec ces deux lignes, la ville de Rouyn-Noranda obtient une connexion directe avec le reste du monde. La forte croissance de la ville lors des 25 années suivantes témoigne de la pertinence de la décision de construire cette ligne.

Voici un extrait de la Gazette du Nord du 28 janvier 1927 qui atteste du dynamisme apporté dans les villes par la nouvelle gare :

Tous les jours, le train nous emmène une foule de visiteurs, de voyageurs de commerce et de nouveaux citoyens qui viennent résider à Rouyn. Les deux chars pour les

<sup>8</sup> VINCENT, Odette (1995). *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, pp.175-176.

passagers sont toujours remplis et même, plusieurs voyageurs sont forcés de faire, debout, le trajet entre Taschereau et Rouyn. Dans le jour, les rues sont très animées par le nombre de personnes qui cherchent à se trouver un terrain pour se bâtir ou se partir un commerce. [...] <sup>9</sup>

Dans le livre publié pour célébrer les 15 ans de Noranda, H. L. Roscoe, président de la *Western Quebec Mines Managers' Association*, y souhaite la bienvenue au C.N.R. Cet extrait montre l'importance de l'arrivée du chemin de fer aux yeux de la population locale.

Those of us who were living in Noranda and Rouyn before there was any railway can appreciate fully the great feeling of satisfaction it must be in the mining companies and the residents of the various residents located along this new railway to know that they are no longer isolated during the freeze-up and breakup and are no longer dependent upon the highways, waterways or airways for outlet to the rest or the world.

Par la suite, le secteur des transports en région comme dans le reste de la province continuera de se développer. En 1928, une compagnie première d'autobus sera mise sur pied. Elle ne pouvait alors opérer que l'été, vu l'état des routes en hiver. « À l'automne 1940, la route jusqu'à Mont-Laurier fut terminée mettant ainsi, plus de dix ans après son ouverture, Rouyn-Noranda et la région en communication avec Montréal. » <sup>10</sup> Après la guerre, avec la démocratisation de l'automobile et la mise sur pied de compagnies de camionnage, le trafic ferroviaire diminue progressivement. <sup>11</sup> « Le 26 avril 1979, le Canadien National décidait d'interrompre définitivement le service de trains pour voyageurs Québec-Cochrane et Senneterre-Noranda. Le 27 septembre de la même année, le TNOR décidait lui aussi de mettre fin au service entre Swastika et Noranda, puis, le 12 octobre, il abandonnait sa subdivision Rouyn. » <sup>12</sup>

En définitive, la gare ONR de Noranda, dernière gare toujours debout à Rouyn-Noranda, demeure un important témoin des débuts de la ville. Coupée du reste du monde pendant plusieurs années, notre ville est extrêmement redevable au chemin de fer qui lui a permis d'actualiser son potentiel et de confirmer son rôle de leader dans le Nord-Ouest québécois.

<sup>9</sup> *Gazette du Nord*, édition du 28 janvier 1927, p.8.

<sup>10</sup> VILLE DE ROUYN-NORANDA (2007). *Histoire de Rouyn-Noranda*, [En ligne] [www.ville.rouyn-noranda.qc.ca](http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca) (page consultée le 10 juillet 2010).

<sup>11</sup> Mentionnons que lors de la Seconde Guerre mondiale, tous les avions furent réquisitionnés. Il en résulta une augmentation de l'achalandage par les chemins de fer.

<sup>12</sup> DEVAMCO (2010). *Étude relative à la citation de monument historique de l'ancienne gare de l'ONR de Noranda*, p.11

## *La centrale téléphonique*

Dans la section précédente, il a été mis en évidence que l'arrivée du chemin de fer a permis aux villes jumelles d'entrer en communication avec le reste du monde. C'est d'autant plus vrai dans le cas de la gare ONR de Noranda qui a abrité à l'étage une centrale téléphonique pour les appels interurbains jusqu'aux années 1950. Afin de bien comprendre le rôle joué par cette dernière, le présent thème situera son contexte exploitation à travers les enjeux de compétition, de demande et de course à l'innovation technologique.

Le développement des communications s'est fait main dans la main avec celui du chemin de fer. En effet, les services de télégraphie et de téléphonie ont d'abord été adoptés par les compagnies ferroviaires pour usage interne afin de faciliter la coordination de leurs opérations. Les premières lignes télégraphiques furent donc construites le long des chemins de fer. Sans le vouloir, les compagnies ferroviaires devinrent un joueur clé dans le secteur des communications longue distance puisque leurs réseaux étaient l'unique lien entre le Nord-Ouest québécois avec le reste du monde.

Lorsque le T&NO arrive à Rouyn et Noranda en 1927, la ville possède déjà un service de téléphonie, mais local seulement. Il est assuré par la compagnie *Northern Telephone* de New Liskeard. Le premier service de communication interurbain sera offert par le CN en 1926 via télégraphe. Ne pouvant s'adapter aux nouvelles technologies développées et à la demande grandissante pour le secteur des communications, il sera abandonné au début des années 1930. (*À valider dans le livre de Surtees car contradictoire avec l'annuaire de Télébec comme quoi le C.N. Télégraphe aurait été abandonné en 1965-1966 et non 1930*)



**Figure 4** : ONR\_telecommunications.jpg / Opening ceremonies for the new telecommunications office at Noranda, 1950 (Left to right standing) Mary Rayworth, Chiefm Operator, Margaret Holle, Supervisor. (ONA-ON Telecommunications)

**Source:** SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, Captus Press, p.220.

L'ONR profitera alors de l'occasion pour prendre en charge le service de communications par télégraphe en installant une centrale à l'étage de la gare de Noranda. De plus, il sera le premier à offrir le service de téléphonie interurbaine. Dans l'étude réalisée par Devamco, on suppose qu'il s'agit d'une centrale de l'*Ontario Northland Communication*, mais que la compagnie a d'abord opéré sous un autre nom. Effectivement, la compagnie a d'abord oeuvré sous le nom de T&T<sup>13</sup>. D'après les propos de M. Racicot, « il [y] avait une téléphoniste qui était en devoir 24 heures par jour. La ligne téléphonique, en broche, suivait les voies de chemin de fer, c'était pas encore le sans-fil. La compagnie s'en servait pour les communications internes tout en donnant un service public. »<sup>14</sup>

La télégraphie a longtemps prédominé sur la téléphonie pour des raisons pratiques. En effet, le réseau télégraphique est moins dispendieux et au départ, il était plus fiable. Néanmoins, la téléphonie est plus démocratique, puisqu'elle ne demande pas à ses usagers de compétences particulières telles que la compréhension du morse. Les compagnies ferroviaires réalisèrent rapidement la valeur commerciale du téléphone. Constatant le grand intérêt de Bell face à la nouvelle technologie, la T&T décide d'emboîter le pas.<sup>15</sup>



**Figure 5 :** Téléphonistes de la Northern telephone en 1937

**Source :** •telephonistes.jpg / COMITÉ DES FESTIVITÉS DU 75E ANNIVERSAIRE DE ROUYN-NORANDA (2001). Rouyn-Noranda, Quelle histoire... en photos, Édition du Comité des festivités du 75e anniversaire de Rouyn-Noranda, p.30.

<sup>13</sup> Telegraph and Telephone.

<sup>14</sup> MICHAUD, Jean-Paul. « La gare de Noranda, propos de Jean Racicot », *Le Babillard*, vol.4, no.2, décembre 2007, p. 13.

<sup>15</sup> Bell avait demandé la permission au T&NO d'utiliser ses poteaux télégraphiques afin d'installer ses lignes téléphoniques.

Le principal rival de la T&T est la *Northern Telephone*. Tous deux tentent de s'emparer de l'hégémonie du marché du Nord du Québec et de l'Ontario. À plusieurs reprises, l'ONR tentera d'acquérir sa compétitrice, et vice-versa. En 1935, la *Northern Telephone* applique afin d'obtenir du fédéral la permission d'entrer dans le business de la téléphonie longue distance. Le T&T mettra tout en son pouvoir afin de l'en empêcher. Vers 1947, les deux compagnies s'entendent finalement : le T&T sera responsable du marché de la longue distance, tandis que la *Northern Telephone* sera en charge de la téléphonie locale. Cela ne change pas grand-chose au niveau de Rouyn et Noranda où c'était déjà la coutume. À l'époque leurs marchés respectifs leur garantissaient des profits équivalents et donc, l'entente satisfait pleinement les deux parties.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la demande téléphonique augmente considérablement. Les installations de la T&T tout comme celles de la *Northern Telephone* ne peuvent plus y répondre. Ne peut répondre à cette demande, le NT non plus. Lors d'une rencontre de la Commission le 25 juin 1946, réalise qu'elle doit soit se moderniser, soit disparaître. Elle décide d'investir de lourds capitaux afin de moderniser leur équipement devenu obsolète compte tenu des technologies émergentes. La T&T devient alors la *Ontario Northland Communications* (plus tard la *Ontario Northland Telecommunication*). C'est ainsi que la Commission investie dans de nouveaux « switchboard » à Noranda au coût de 200 000\$.<sup>16</sup>

Dans les années 1950 et 1960, la technologie des micro-ondes est développée. Bell embarque aussitôt dans le système des micro-ondes pour sa meilleure efficacité que les fils de cuivre. La compagnie construit une série de tours micro-ondes. Toutefois, Bell respecte le territoire de ONT et refuse de détourner son trafic en utilisant la supériorité de son équipement.

L'arrivée de cette nouvelle technologie et les possibilités qu'elle apporte jette de l'ombre sur l'entente entre la *Northern Telephone* et l'ONT, puisque le secteur du longue distance devient bien plus lucratif. La *Northern Telephone* réclame une redistribution plus équitable des marchés. Leur bonne entente en souffre et la compétition entre les deux rivales reprend de plus belle.

Dans les années 1950, la centrale téléphonique quitte l'étage de la gare de Noranda pour s'installer au 165, 7<sup>e</sup> rue. Selon Jean Racicot, elle sera vendue à *Northern Telephone* peu de temps après.<sup>17</sup> Toutefois, je mets un bémol sur cette information, car d'après des lettres échangées entre le département légal d'Ontario Northland et le service d'évaluation de la ville de Noranda, le bâtiment aurait été vendu à la *Northern Quebec Telephone* au début janvier 1973. Avant l'année 1974, tout l'équipement qu'il contenait

---

<sup>16</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, p.219

<sup>17</sup> RACICOT, Jean. « Les chemins de fer à Rouyn-Noranda (1926-2010) », *Le Babillard*, mars 2010, p.26.

avait été acheté par la compagnie en 1975. La compagnie avait déjà obtenu le monopole du service de téléphonie locale en 1956, puis de l'Abitibi en 1967. « En 1976, Telebec, une filiale de Bell Canada, fait l'acquisition de la Northern Telephone Ltd [...] »<sup>18</sup>

### ***La course au chemin de fer***

La présente section développera un thème intimement lié à l'histoire de la gare de l'ONR de Noranda : la féroce lutte politique entre l'Ontario et le Québec afin de contrôler les ressources minières de la région. Il s'agit d'un moment clé de l'histoire de Rouyn-Noranda. L'évènement transcende la dimension locale et régionale pour atteindre la sphère nationale, car l'issue du débat déterminera l'avenir du développement économique minier de l'Est du pays.

Le T&NO fut le premier à manifester de l'intérêt pour la région. En avril 1923, la *Ontario Northland Transportation Commission* annonce officiellement la construction d'un nouvel embranchement du T&NO<sup>19</sup> de Swastika à Larder Lake et avoue qu'elle projette de prolonger sa ligne au moins jusqu'aux villes jumelles.<sup>20</sup> Le T&NO a même « [...] l'intention de pousser ultérieurement sa ligne jusqu'au lac De Montigny, où commençait le développement minier de ce qui deviendra Val-d'Or au milieu des années 1930. »<sup>21</sup> À ses yeux, le fait que le gisement découvert par Horne contienne une quantité largement supérieure de cuivre que d'or est extrêmement intéressant, puisque cela signifie soit qu'une fonderie doit être construite sur place, soit qu'un tonnage élevé sera envoyé de la mine à une fonderie située à l'extérieur. Dans les deux cas, le potentiel de tonnage qui doit être transporté par chemin de fer est considérable.<sup>22</sup>

Bien qu'au final elle n'aura pas de station dans la ville comme ses deux concurrents, le Canadien Pacifique a aussi été dans la course. Le projet reçoit un fort appui des gens de la région, d'autant plus qu'il relirait Rouyn au Témiscamingue. À l'été 1923, le premier ministre Taschereau entre en discussion avec la compagnie ferroviaire. Moyennant l'octroi d'une généreuse subvention, le Canadien Pacifique accepte de prolonger sa ligne d'Angliers jusqu'au Nord de la région de Rouyn. Taschereau avait déjà largement subventionné la portion Témiscamingue de la ligne du Canadien Pacifique en espérant que par la suite, la compagnie prolonge par elle-même sa ligne jusqu'à l'Abitibi. La jugeant trop gourmande, il refuse de lui offrir davantage.

<sup>18</sup> VINCENT, Odette (1995). *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, p.431.

<sup>19</sup> Temiskaming and Northern Ontario railway.

<sup>20</sup> LAURENDEAU, Jean J. (1982). *Rouyn-Noranda, tome I*, Société nationale des Québécois d'Abitibi-Témiscamingue, Rouyn, 1982, p.7.

<sup>21</sup> VINCENT, Odette (1995). *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, p.303

<sup>22</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, p.115.

En 1924, J. Y. Murdoch, Chadbourne et Thomson entrent en négociations avec le Canadien National afin de les convaincre que Rouyn a la capacité de supporter une ligne reliant le camp minier avec le Transcontinental.<sup>23</sup> Le CN éprouve alors des difficultés, puisqu'il a contracté de nombreuses dettes après la guerre en acquérant le NTR, le Grand Tronc, le Grand Tronc Pacifique, le Canadien du Nord en plus d'un réseau massif de télégraphie. Étant donnée leur situation, il juge le projet trop risqué.<sup>24</sup>

Les dirigeants de la Noranda se tournent alors vers l'Ontario qui n'attend que cela. H. Chadbourne, directeur-gérant de la *Noranda Mines*, approche le gouvernement de la province voisine en lui promettant de construire la fonderie à Rouyn s'il ordonne immédiatement le prolongement de la *Nipissing Central Railway*<sup>25</sup> de Larder Lake à Rouyn.<sup>26</sup> George Lee, président de la *Ontario Northland Transportation Commission*, fait une estimation du projet : 500 tonnes par jours seront transportées de la mine à la fonderie, en plus des tonnages des mines des environs. Cela représente des revenus de 671 908 \$ annuellement et des profits nets d'environ 134 381 \$.<sup>27</sup> Mais plus que les profits en jeu, l'issue du débat déterminera quelle serait la métropole qui contrôlerait le nouveau territoire minier à l'avenir prometteur. D'or et déjà, tous sont conscients que l'industrie minière nordique jouera un rôle de premier plan dans les années à venir et que par conséquent, l'enjeu économique derrière le contrôle du chemin de fer se rattachant à Rouyn est immense. Dans une lettre adressée au premier ministre Ferguson, Georges Lee, président de la *Ontario Northland Transportation Commission* lui expose qu'il « [...] n'y a pas de doutes que tous les yeux sont tournés vers Rouyn [...] »<sup>28</sup>

Dès 1924, plusieurs groupes d'intérêt ontariens qui s'intéressent au développement de Rouyn font pression sur Ferguson, le premier ministre de leur province, afin de le presser d'autoriser la construction d'un chemin de fer partant de Larder Lake, ce qu'il fait. Le T&NO est prêt : il a déjà fait ses devoirs en établissant des contacts dans la région lors d'expéditions et en choisissant l'endroit précis où il désire construire sa ligne, le tout en collaboration avec la compagnie Noranda.

<sup>23</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, p.117.

<sup>24</sup> Le CN propose toutefois au T&NO de les rejoindre en ajoutant une connexion à leur ligne à Amos. Dans une lettre à l'interne, un chef ingénieur affirme à George Lee, directeur de la Ontario Northland Transportation Commission, que ce n'est pas nécessairement avantageux pour le T&NO, mais c'est probablement ce qu'il y a de mieux pour la région de Rouyn, puisque ce projet le placerait à égale distance de Toronto et de Montréal.

<sup>25</sup> Branche du T&NO.

<sup>26</sup> Dans un chapitre au titre évocateur de *Stopped at the border*, Robert J. Surtees présente que la plupart des principaux groupes de la région de Rouyn désiraient faire affaire avec le Nipissing Central Railway. Il faut dire que plus de 90 % des revendications de lots dans le secteur avait été faits par des intérêts ontariens (SURTEES, p.219)

<sup>27</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, p.220.

<sup>28</sup> LEE À FERGUSON, 8 janvier 1925. ONA, B-7500(1), Ficher principal, Vol. B. Rouyn Extension. Correspondance février 1925 à Septembre 1925 (cité dans SURTEES, p. 117).

Lorsque le potentiel de la région minière du Nord-Ouest québécois devient une évidence et que le projet du chemin de fer de l'Ontario est rendu public, le gouvernement québécois est pris de court. Taschereau veut à tout prix éviter que les richesses de la région minière soient détournées vers l'Ontario. Certains craignent même une future annexion du Nord-Ouest québécois à l'Ontario.<sup>29</sup> Il s'en suit une union rapide entre la belle province et le Canadien Pacifique qui mettra bien des bâtons dans les roues du T&NO.

En mars 1925, Sir Henry Thornton, président du Canadien National, annonce officiellement que sa compagnie construira un chemin de fer reliant Rouyn à O'Brien d'ici Noël et que la Fonderie sera construite à Destor. Il déclare à la presse qu'il est essentiel pour le bien-être de la province que la ville soit reliée au CN afin de contrôler et limiter le tonnage envoyé en Ontario.<sup>30</sup> Selon Surtees, Thornton est conscient que si les deux compagnies s'établissent à Rouyn, la Noranda choisira de faire affaire avec le T&NO et l'Ontario et donc, que le CN doit être le seul chemin de fer à Rouyn. Le CN voit désormais en Rouyn et ses richesses une occasion en or de faire mousser ses revenus et de rembourser ses dettes et il est déterminé à en profiter. La nouvelle est accueillie avec joie au Québec.

Chez les Ontariens, la réaction est toute autre chose. On perçoit la présence du Canadien National comme une menace au commerce entre le Nord-Ouest québécois et l'Ontario.<sup>31</sup> Plusieurs quotidiens ontariens fulminent contre la construction du chemin de fer d'O'Brien à Rouyn. Dans un article du *Northern Miner* de juin 1925, un journaliste en appelle au boycottage économique du Québec.<sup>32</sup> L'*Ottawa journal* accuse même les libéraux d'avoir lancé cette entreprise afin d'acheter l'appui du gouvernement de Québec et pour s'assurer des fonds électoraux.<sup>33</sup>

Dans un télégramme adressé à son acolyte québécois, Ferguson demande à Taschereau d'adopter une attitude plus flexible. Il lui présente que l'Ontario et le T&NO financeraient eux-mêmes la construction du chemin de fer et que leur ligne leur permettrait d'atteindre plus rapidement et à moindre coût les villes de Montréal et Québec.<sup>34</sup> Taschereau lui répond aussitôt que son gouvernement a déjà conclu une entente avec le CN qui lui garantit que sa ligne sera construite avant Noël et donc, qu'il ne veut pas favoriser une autre ligne. Il va sans dire que les deux dirigeants des provinces voisines ressentent une énorme pression de la part de leurs groupes d'intérêt respectifs.

---

<sup>29</sup> BARRETTE, Pierre (2008). *Noranda, de Murcoch à Pannell*, Groupe de Communication PAT, Rouyn-Noranda, p.23.

<sup>30</sup> LAURENDEAU, Jean J. (1982). *Rouyn-Noranda, tome I*, p.26.

<sup>31</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, p.119

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> LAURENDEAU, Jean J. (1982). *Rouyn-Noranda, tome I*.

<sup>34</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, p.120.

Lee est convaincu qu'il s'agit d'un bluff, puisque selon lui, le projet du CN est trop peu avancé pour pouvoir être terminé avant l'été 1926.<sup>35</sup> Du côté du T&NO tout est en place afin de commencer la construction du chemin de fer vers Rouyn à partir de Larder Lake, dont seulement 37 miles les séparaient. En mars 1925, Lee presse Ferguson de permettre la construction du chemin de fer, ce qu'il fait. Ce dernier demande à Lee de mobiliser autant d'hommes et de ressources qu'il le peut afin de compléter la ligne le plus tôt possible. La course est lancée !

Cette décision ne fait pas l'affaire du gouvernement québécois et du CNR, puisqu'ils savent qu'ils ne pourront atteindre Rouyn avant le T&NO qui a une distance plus courte et un terrain moins accidenté à franchir. Les prédictions de Lee s'avéraient justes. Aussitôt, Taschereau contrattaque. Le gouvernement du Québec utilise tous les moyens à sa disposition pour stopper son rival. C'est ainsi que commence un long processus administratif et législatif qui durera deux ans et demi et qui impliquera plusieurs départements et plusieurs paliers du gouvernement.

Le T&NO peut sans problème construire son chemin de fer jusqu'à la frontière québécoise, à environ 7 miles de Larder Lake, mais passé ce point, il doit recevoir la permission d'utiliser les Terres de la Couronne et des terres privées en territoire québécois.<sup>36</sup> Dans les faits, le T&NO possède une charte fédérale lui accordant le privilège de construire n'importe où dans le Dominion, mais il doit tout de même acheter le droit de passage à la province du Québec, ce que Taschereau refuse de lui vendre.<sup>37</sup>

En mars 1925, le T&NO approche le ministre des Terres et des Forêts, monsieur Honoré Mercier, par le biais d'une firme d'avocat québécoise. À la suite d'une première rencontre plutôt froide avec le ministre, la firme prévient Lee de se préparer à une lutte très difficile. Taschereau leur laisse entendre que le ministre Mercier prépare un rapport sur la situation, mais que leur projet n'a aucune chance de passer puisqu'il n'y a pas de place pour deux compagnies ferroviaires dans ce secteur. La firme le rencontre à plusieurs reprises et lui fait de nombreuses suggestions. Sa réponse est claire : il s'oppose personnellement au projet et il ne dérogera de sa position sous aucune considération.

Devant l'obstination de Taschereau, le T&NO n'a d'autre choix que d'invoquer sa charte fédérale et le *Railway Act*. Il lance également une pétition destinée au ministre fédéral des Chemins de fer et des Canaux, Graham Bell, afin d'utiliser les terres dont il a

---

<sup>35</sup> LEE À FERGUSON. Telegram. 7 février 1925. ONA, B-&500(1), Fichier principal, Vol. B. (cité dans SURTEES, P.120.)

<sup>36</sup> Les deux principaux propriétaires privés, *J.R. Booth's lumber company* et la *Riodan Pulp Corporation*, leur avait déjà accordé la permission de passer sur leurs terres, mais sous la pression du gouvernement québécois, ils se rétractent.

<sup>37</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, p.122

besoin au Québec. Il faut comprendre la tension politique existante à cette époque alors que le gouvernement fédéral libéral est minoritaire et que la majorité de son appui vient du Québec. La situation est délicate. Bell désire plus que tout éviter une confrontation avec la belle province. Pendant plusieurs mois, le T&NO n'obtient aucune réponse du gouvernement. Sa demande semble s'être perdue dans les méandres bureaucratiques fédérales.

Pendant que le T&NO est bloqué à la frontière, Taschereau et Thornton s'empressent de construire leur chemin de fer le plus rapidement possible. C'est ainsi que le Canadien National débute la construction du prolongement de sa ligne par le biais d'une compagnie privée formée en 1925 : la *Rouyn Mines Railways*.

Voyant cela, Ferguson décide d'accélérer les choses en soumettant sa demande directement au premier ministre Mackenzie King. Dans un télégramme incisif, il pose un ultimatum au premier ministre canadien. Il insiste sur le fait qu'aucun progrès n'a été fait par le ministère de Bell, même si du point de vue législatif le T&NO possède les droits nécessaires à son projet en vertu de sa charte. Ce télégramme met une pression énorme sur les épaules du gouvernement minoritaire de Mackenzie King, d'autant plus que 1925 est une année d'élection. Ce dernier se retrouve entre l'arbre et l'écorce : sa victoire dépend du support des Québécois auxquels il s'est déjà opposé peu de temps auparavant lors de l'affaire *Montreal Harbour*, mais il a également besoin du support de l'Ontario qu'il vient de confronter sur la question hydroélectrique.<sup>38</sup> Mackenzie King désire plus que tout éviter d'être celui qui tranche la question. Comme John A. Macdonald et Wilfrid Laurier l'avaient fait avant lui, il transfère cette responsabilité à la Cour suprême du Canada. Par le fait même, il se met à dos Ferguson et le T&NO, car il vient d'offrir au Canadien National une bonne longueur d'avance.

Afin de ne pas perdre de temps, le T&NO décide d'étendre sa ligne jusqu'à Cheminis en espérant que la ville ne soit que le terminus temporaire de sa ligne. Fait intéressant, même lorsqu'il est bloqué à la frontière, le T&NO demeure le meilleur service ferroviaire pour le camp de Rouyn qui fait livrer ses marchandises par chevaux à partir de Cheminis. C'était encore ce qu'il y avait de plus efficace, le CPR s'arrêtant à Angliers et le CNR à O'Brien. Mais les coûts de transport sont énormes et se répercutent inmanquablement sur les prix dans les villes jumelles. La population a hâte de sortir de l'isolement, peu importe qui arrive en premier.

Tout au long du litige, les journaux s'en donnent à cœur joie. Qu'ils soient ontarien ou québécois, à petit ou à grand tirage, chacun a son mot à dire dans cette polémique qui dépasse clairement le cadre local. La *Montreal Gazette*, *La Presse*, le

---

<sup>38</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, p.125.

*Globe*, le *Ottawa Citizen*, le *Northern Miner*, pour ne citer que ceux-là, enchaînent les éditoriaux tantôt défendant ou condamnant une partie ou l'autre. La presse tente de faire de l'histoire un combat racial entre les deux provinces et elle devient de plus en plus spéculative. Heureusement, les deux parties refusent d'entrer dans le jeu des médias et évitent ainsi que le conflit ne dégénère dangereusement.

Malgré les efforts du gouvernement québécois pour retarder l'évènement, le jugement est rendu le 10 décembre 1925. La Cour suprême du Canada déclare que le Parlement fédéral a le droit d'exercer sa juridiction sur les Terres de la Couronne en sol québécois.<sup>39</sup> Cela ne plait à personne. Le groupe québécois s'oppose à ce que le fédéral se prononce sur ses affaires « internes ». Le T&NO déplore que la décision soit laissée au fédéral, puisque ce dernier peut refuser malgré sa charte. À son grand déplaisir, King se voit contraint de tranché. Si le contexte le plaçait dans une position difficile auparavant, les choses ne se sont guère améliorées, bien au contraire. En 1926, il a dû s'allier avec les Progressistes afin de vaincre les Conservateurs et former à nouveau un gouvernement minoritaire. Plusieurs scandales impliquant son cabinet jouent également en sa défaveur. Plus que jamais, son pouvoir est précaire...

Insatisfait et désirant ralentir un peu plus le T&NO, le Québec décide d'en appeler au Conseil privé de Londres<sup>40</sup>. Le jugement, rendu le 17 mai 1926, reste le même. Mackenzie King ne peut plus se défilier. Néanmoins, la crise constitutionnelle de juin à septembre 1926 lui servira de prétexte afin de retarder son jugement.<sup>41</sup> Le 14 mars 1927, le gouvernement fédéral tranche enfin en faveur du T&NO.

Aussitôt, ces derniers relancent leur projet, mais ils craignent que le gouvernement québécois place d'autres obstacles sur leur route. À leur grande surprise, Mercier et Taschereau leur annoncent qu'ils ont décidé de leur laisser le champ libre. Thornton, désirant préserver son monopole, s'oppose farouchement à la présence du T&NO à Rouyn, mais désormais il n'a plus l'appui du gouvernement provincial.

Dans une entrevue accordée au *Toronto Star* du 21 avril 1927, Taschereau affirme que cela ne fait plus de différence pour le Québec maintenant que la province y opère son propre chemin de fer et qu'il a deux ans d'avance sur le projet du T&NO.<sup>42</sup> De toute façon, même une fois la ligne du CN construite, on continu de privilégier l'Ontario : les fournisseurs de la région proviennent majoritairement de cette province et des États-Unis et il revient moins cher de passer par l'Ontario que de faire transiter les marchandises par

<sup>39</sup> THE ATTORNEY-GENERAL OF QUEBEC V. THE NIPISSING CENTRAL RAILWAY. Judgement of the Supreme Court of Canada. 10 décembre 1925. ONA, B-7500(1), Main file, Volume B. Rouyn Extension.

<sup>40</sup> Jadis le plus haut tribunal d'appel pour le Canada.

<sup>41</sup> Pour plus de détails sur la crise, consulter [http://fr.wikipedia.org/wiki/Affaire\\_King-Byng](http://fr.wikipedia.org/wiki/Affaire_King-Byng).

<sup>42</sup> Cité par SURTEES, p.139.

Québec.<sup>43</sup> Selon une estimation non scientifique de la *Gazette du Nord*, en 1928, 80% du commerce de la région de Rouyn se fait avec Toronto.<sup>44</sup>

La victoire a un goût amer pour le T&NO puisque le délai de deux ans a permis au Canadien National de relier Rouyn à O'Brien, qui se nomme désormais Taschereau. De plus, la ligne du Canadien National empêchera le T&NO d'étendre sa ligne au-delà de Rouyn. Le T&NO atteint Rouyn le 15 Octobre 1927.<sup>45</sup>

*Dans une édition du Rouyn-Noranda Press commémorant le 25<sup>e</sup> anniversaire de fondation des villes jumelles, on trouve un article portant sur la course au chemin de fer. Il est amusant de constater qu'une vision de l'histoire déformée de patriotisme soit encore véhiculée un quart de siècle après l'évènement.*

#### **Les politiciens québécois ont combatus**

« [...] Les politiciens québécois ont fièrement combattu afin d'empêcher que le chemin de fer de l'Ontario pénètre leur province. Lorsque ces derniers ont entendu dire que Rouyn ne céderait pour rien au monde, ils ont abandonné la bataille. »<sup>46</sup>

### ***Pourquoi y a-t-il eu trois gares à Rouyn-Noranda ?***

Comme on le notait dans le rapport 2010 portant sur la gare ONR, « [i]l est étonnant de constater qu'il y ait eu 3 gares [...] sur moins de deux kilomètres et surtout que le TNOR ait construit 2 gares rapprochées la même année, un an après celle du CN. »

<sup>47</sup> Évidemment, lorsqu'on connaît le contexte de compétition entre le T&NO et le CN à l'époque, il n'est pas étonnant de constater que les deux compagnies ferroviaires se soient implantées dans le secteur dans un court laps de temps (voir thématique précédente). Cependant, il est curieux de constater que le T&NO ait construit deux stations aussi rapprochées. La présente section fera la lumière sur la question.

En analysant les journaux de l'époque, on constate qu'alors même que la querelle entre le Québec et l'Ontario bat son plein, une autre lutte a lieu afin de

<sup>43</sup> SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*.

<sup>44</sup> *Gazette du Nord*, édition du 31 août 1928, p.5.

<sup>45</sup> "The ONR Is a True Pioneer And It Is Still Pioneering", *Rouyn-Noranda Press*, June 21st, 1951, 25<sup>th</sup> anniversary edition, p.11, vol. XVIII, No 55.

<sup>46</sup> *Ibid.*

<sup>47</sup> DEVAMCO (2010). *Étude relative à la citation de monument historique de l'ancienne gare de l'ONR de Noranda*.

déterminer où sera construite la gare. En effet, Rouyn et Noranda se disputent le privilège d'accueillir les stations sur leur territoire.

Le Canadien National arrive le premier. D'après ses plans de construction, le terminus de sa ligne serait sur le territoire de Noranda. Rouyn est mécontente. Elle souhaite obtenir le prolongement de la ligne jusque dans ses propres limites. La ville de Rouyn adresse alors une double plainte à la Commission des Services publics de la Province de Québec.<sup>48</sup> Dans son argumentaire, la Ville de Rouyn « [...] faisait valoir ses 1,200 âmes de population tandis que la ville de Noranda montrait les bases de ses gigantesques fourneaux métallurgiques qui vont coûter plus de \$3,000,000. »<sup>49</sup>

Le 1<sup>er</sup> octobre 1926, la Commission de Québec propose un compromis : établir le terminus à mi-chemin entre les points extrêmes, sur la route vers Macamic (aujourd'hui rue Saguenay) qui était alors en construction. Cela ne fait toujours pas l'affaire de Rouyn qui souhaite prolonger la ligne de quelques centaines de pieds jusqu'au chemin d'Angliers aussi appelé route d'Arntfield (aujourd'hui boulevard Rideau).

Vers la mi-octobre 1926, la Commission des Utilités publiques tranche en faveur de Noranda. Il faut dire que Noranda paie un subside de 20 000 % par année pendant 5 ans au nouveau chemin de fer.<sup>50</sup> Les gares sur l'embranchement partant de Taschereau sont les suivantes : Loïs, Cléricy, Waite Amulet, Boisvert et Noranda<sup>51</sup>.

Évidemment, l'emplacement de la gare n'est pas sans conséquence, tel que le présente l'article suivant :

### **La ville de Rouyn a-t-elle progressée ?**

Vous êtes passé par là en octobre dernier. Vous ne vous y reconnaissez pas, Tout a changé [sic]. C'est une ville nouvelle qui se construit et remplace la première. Le centre des activités est déplacé et se rapproche de la ville de Noranda. La construction de la gare du Canadien National, a, probablement, été la principale raison de ce déplacement du centre de la ville. [...] Au côté de la gare, deux grands hôtels ont été construits. La plupart des banques ont établi des succursales. On voit de nouveaux magasins, dont un est construit en briques, avec trottoirs de béton. [...] L'activité qui régnait, au début, dans les environs de l'hôpital se manifeste, maintenant, vers la gare du Canadien National et elle a beaucoup augmenté. La gare du T&NO sera construite, aussi, dans la même partie et contribuera à développer cette même partie.<sup>52</sup>

<sup>48</sup> LAURENDEAU, Jean J. (1982). *Rouyn-Noranda, tome I*, p.76.

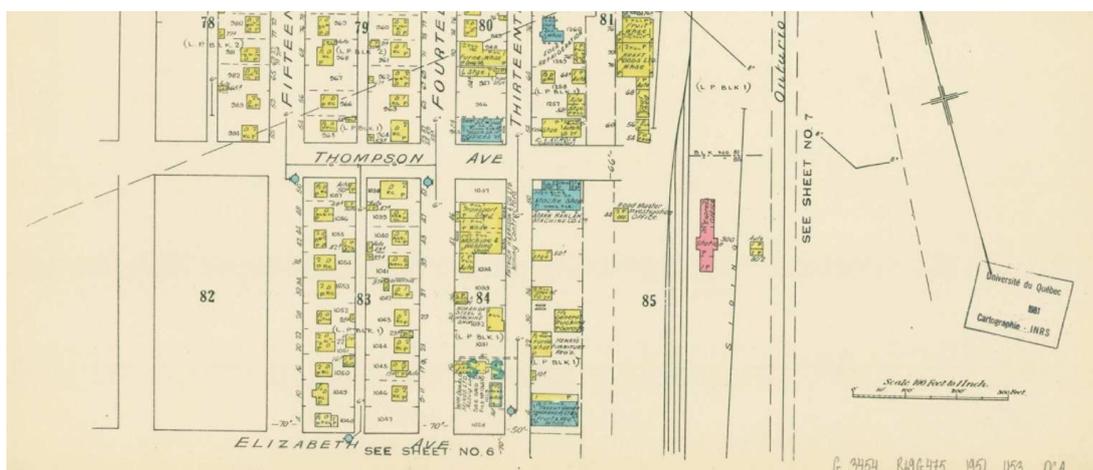
<sup>49</sup> S.n., *La Gazette du Nord*, 15 octobre 1926, p. 1.

<sup>50</sup> LAURENDEAU, Jean J. (1982). *Rouyn-Noranda, tome I*, p.80.

<sup>51</sup> *Gazette du Nord*, 3 décembre 1926, p.8

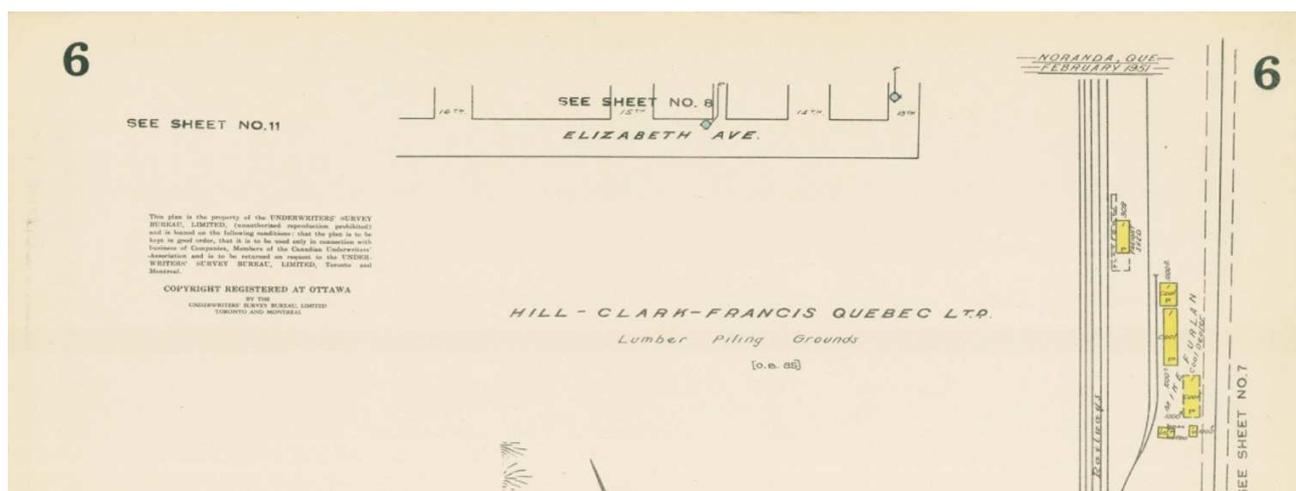
<sup>52</sup> LAURENDEAU, Jean J. (1982). *Rouyn-Noranda, tome I*, p.130

À propos de la Gare du CN, à la page 14 de l'*Étude relative à la citation du monument historique de l'ancienne gare de l'ONR de Noranda* réalisée par Devamco se trouve une photographie situant les trois gares sur le territoire de notre ville. Selon elle, seules les gares du T&NO auraient un entrepôt. Or, sur les plans d'assurances de la ville de Noranda de 1951, on attribue également un entrepôt à la gare du CN (voir figures 4 à 6). L'information serait à confirmer par un expert, mais selon mes recherches ce serait bel et bien le cas et ce serait logique dans un contexte où le Canadien National s'est implanté ici en espérant avoir le monopole.



**Figure 6** : Aperçu de la gare du CN. Insurance plan of the city of Noranda, Que, 1951, Underwriters' Survey Bureau, Toronto ; Montreal : the Bureau .

Source : 237494\_08.jpg cote BANQ : G/3454/R69G475/1951/U53 DCA, [En ligne]  
<http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000237494>



**Figure 7** : Aperçu de l'entrepôt de la gare du CN. Insurance plan of the city of Noranda, Que, 1951, Underwriters' Survey Bureau, Toronto ; Montreal : the Bureau .

Source : 237494\_06.jpg cote BANQ : G/3454/R69G475/1951/U53 DCA, [En ligne]  
<http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000237494>



**Figure 8 :** Les 3 gares de Noranda et de Rouyn en 1956.

**Source :** Étude relative à la citation de monument historique à l'ancienne gare de l'ONR à Noranda, Devamco, p.14

En ce qui concerne le T&NO, M. Mallin affirmait dans son entrevue que la compagnie a d'abord construit la gare de Rouyn. Effectivement, la gare ONR de Rouyn a été bâtie la première et même qu'au départ, il ne devait y avoir qu'une seule gare du T&NO dans le secteur. Ainsi, en août 1927, celle de Noranda n'était pas encore envisagée.<sup>53</sup> Dans l'édition du 2 septembre 1927 de la *Gazette du Nord*, on peut lire que le T&NO veut doter Rouyn d'une belle gare et qu'il dépensera 40 000 \$ à cet effet. « La gare mesurera 28 x 100 pieds avec une promenade longue de 300 pieds. Les plans sont faits sur l'exemple de la station d'Haileybury, laquelle est un joli morceau d'architecture.»<sup>54</sup> Elle sera construite par la maison Angus & Taylor, de North Bay, la même compagnie a eu le contrat de construction de chemin de fer de Cheminis à Rouyn. À cette date, il est décidé que la gare sera située à l'extrémité de la rue Perreault et les travaux d'excavation sont même commencés. On ne parle encore que d'une gare à construire.

M. Mallin avance également que la gare ONR de Noranda a été construite près de la mine et de la fonderie Horne à la demande des dirigeants de la compagnie Noranda Mines. Ces derniers, dont les bureaux étaient à Toronto, faisaient très souvent le trajet entre Toronto et Noranda et souhaitaient un lien direct avec le site de l'usine. Bien que cette hypothèse très plausible ne puisse être confirmée hors de tout doute, plusieurs journaux d'époque vont dans ce sens, mais il ne s'agit ici que de spéculation. Que ce soit vrai ou non, il en demeure néanmoins que c'est ce qui était perçu par la population à l'époque.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> *Gazette du Nord*, 19 août 1927, p.15

<sup>54</sup> *Gazette du Nord*, 2 sept. 1927, p.10 cité ds R-N, p.152.

<sup>55</sup> Afin de confirmer cette hypothèse, il serait fort utile de consulter le *Copper Gold Era*, journal local publié au détour des années 1930. Malheureusement, la BANQ-AT a perdu ses exemplaires après qu'ils aient été mal rangés, mais si elle le retrouve, je vous suggère fortement de les consulter.

## Éléments pouvant enrichir l'étude sur la gare de l'ONR

### Photographies

Une vingtaine de nouvelles photographies, plans et autres documents iconographiques ont été trouvés aux Archives nationales d'Abitibi-Témiscamingue et dans des livres (voir la liste des photographies dans la médiagraphie).

### Films

Trois films où l'on peut apercevoir les anciennes gares de Rouyn-Noranda ont été dénichés au sein de la collection personnelle d'Armand Sénécal, représentant pour Thé Salada. Cet homme s'amusait à tourner des vidéos amateurs de la ville. Nous ne connaissons pas les dates exactes où les vidéos ont été faites, mais les plus vieilles bobines dateraient approximativement de 1938 et les plus récentes de la fin des années 1940.

Les images présentées pourraient être revalorisées afin de rendre plus vivante l'histoire des anciennes gares de Rouyn-Noranda. Deux des trois films sont déjà sur DVD, ce qui facilite leur utilisation. Néanmoins, celui qui est toujours sur bobine est, à mon humble avis, particulièrement intéressant. Ce serait une excellente idée que de le numériser afin de l'utiliser. Je vous suggère d'entrer en contact avec M. Sébastien Tessier des Archives nationales de l'Abitibi-Témiscamingue à ce sujet.

Un autre film, réalisé en 1960, présente le plan aérien de la ville. Également très court, ce film découvert sur le site « J'ai la mémoire qui tourne », présente une vue intéressante de la mine Noranda et de ses alentours.<sup>56</sup>

Pour plus de détails sur le contenu de ces films, consulter la médiagraphie, section Documents audiovisuels.

---

<sup>56</sup> HISTORIA (2009). « Pancarte routière « Rouyn » « Noranda » - Plan aérien de la ville (avec cheminées) – Vue prise de l'hydravion », *J'ai la mémoire qui tourne, Les films de familles, Notre mémoire collective*, 29 secondes, 1960, [En ligne] <http://jailamemoirequitourne.historiatv.com/videos/19164/pancarte-routiere-rouyn-noranda-plan-aerien-de-la-ville-avec-les-cheminees-vue-prise-de-lhydravion> (page consultée le 29 juillet 2009).

## Suggestions :

- Se rendre sur place au *North Bay Heritage Museum* lorsque les archives auront été classées. Je suis persuadée que la collection de l'ONR regorge de documents et d'informations extrêmement pertinents en regard à cette étude. Entre temps, je vous suggère de garder contact avec l'archiviste, Mme Val Crosswell.

- Consulter le *Copper Gold Era* afin de dénicher plus de détails sur les motifs de la construction de la deuxième gare du T&NO, soit celle de la gare de Noranda. La BANQ-AT possède des exemplaires de ce journal local, mais cet été il était impossible de le consulter puisqu'il a été perdu après avoir été mal rangé. Je suis convaincue qu'il contient des éléments pertinents à cette question.

- Cette suggestion n'est pas spécifiquement destinée à la présente étude, mais j'aimerais vous parler du projet *Les cueilleurs de mémoires* du *Cercle des conteurs d'Abitibi-Témiscamingue*. Ils ont répertorié un nombre impressionnant d'enregistrements faits au cours des ans de la cadre de divers projets de recherche. Ces derniers pourraient être extrêmement intéressants à des fins de revalorisation. Plusieurs sont entreposés à la BANQ-AT. (Pour plus d'informations, consulter :

<http://www.cercleconteat.com/cueilleur.php?PHPSESSID=2f99752dec66cae9e391dd34132e79f4>).

- Numériser la bobine du film 108 d'Armand Sénécal.

- Au sous-sol de la Maison Dumulon se trouve un vieux « switchboard » de marque *Northern Electric*. Ils en sont propriétaires depuis 1996, mais il aurait été localisé à l'hôtel Albert dans les années 1940. Étant donné sa petite taille et les noms inscrits à côté des différents circuits, je crois qu'il a servi au service téléphonique local. La ressemblance entre le nom de la marque *Northern Electric* et la compagnie *Northern telephone* est frappante, mais je ne peux affirmer qu'il y ait un véritable lien. L'antiquité pourrait toutefois être intéressante si l'on crée un musée ou je ne sais quoi.

- Je sais que plusieurs idées ont été lancées à propos de la prochaine vie de la gare de Noranda. Je me permets d'ajouter la mienne :

Puisqu'il a été un vecteur incomparable de développement pour notre ville, je crois qu'il serait très intéressant d'en faire un musée. Mais voilà, il existe déjà deux musées historiques à Rouyn-Noranda et plusieurs autres en région, dont le musée de la Gare à

Témiskaming. C'est pourquoi je vous propose de lui donner un angle particulier qu'il le démarquera de ce tout qui se fait déjà en région...

Pour moi, la gare ONR de Noranda et sa centrale téléphonique constituent d'abord et avant tout le symbole suprême de l'ouverture sur le monde de la ville de Rouyn-Noranda. C'est pourquoi je vous propose d'aller plus loin qu'un simple musée qui raconte l'histoire de la gare, en concevant un musée qui présenterait l'histoire de l'ouverture sur le monde de la ville de Rouyn-Noranda, voire de la région.

Le décor serait celui de l'ancienne gare, reconstitué à partir des informations que nous possédons, mais le contenu serait un véritable voyage à travers l'affirmation de notre ville à l'échelle nationale et provinciale. De plus, je sais que plusieurs projets artistiques ont été proposés et que le quartier du vieux Noranda s'affiche de plus en plus comme le quartier des artistes. Je crois donc qu'un musée de ce type permettrait d'intégrer certains projets artistiques dans son volet « ouverture sur le monde ». Il serait ainsi véritablement multidimensionnel. L'emphase serait mise sur l'isolement de la région auparavant dû à son accès difficile, le parcours de combattant que les premiers arrivants avaient à affronter, la révolution apportée par le développement des transports et des communications, l'émancipation de la ville et sur les projets de tout horizon qui dynamisent la région rouyn-norandienne et qui contribuent à son rayonnement sur la scène nationale et provinciale.

« Le musée de l'ouverture sur le monde de la ville de Rouyn-Noranda ». Il me semble que ça sonne bien. Évidemment, lancée comme ça, mon idée vous semble peut-être un peu trop excentrique, mais ce pourrait être intéressant de concevoir un nouveau type d'expérience muséale, qui ne ressemble à rien de ce qui se fait ailleurs. Quoi qu'il en soit, l'ancienne gare de Rouyn-Noranda offre de nombreuses possibilités de revalorisation et il n'en tient qu'à nous de développer son potentiel.

## MÉDIAGRAPHIE

### Livres

BARRETTE, Pierre (2008). *Noranda, de Murcoch à Pannell*, Groupe de Communication PAT, Rouyn-Noranda, 142 p.

DEVAMCO ET CINÉ-CITÉ (2003). *Étude d'ensemble et inventaire du patrimoine bâti de Rouyn-Noranda*, Ville de Rouyn-Noranda et Ministère de la Culture et des Communications du Québec, 70 p.

DEVAMCO, CINÉ-CITÉ, GROUPE PAT (2003). *Protection et mise en valeur du patrimoine bâti – Quartier des Dirigeants et bâtiments de l'inventaire de 2003*, Ville de Rouyn-Noranda et Ministère de la Culture et des Communications du Québec, 70 p.

LACASSE-GAUTHIER, Annette et Pauline GERMAIN-CADORETTE (1999). *La gare du Canadien National dans Héros sans panache*, volume un, Éditions Maxime, Montréal, 1999,

LAURENDEAU, Jean J. (1982). *Rouyn-Noranda, tome I*, Société nationale des Québécois d'Abitibi-Témiscamingue, Rouyn, 1982.

MICHAUD, Jean-Paul (2007). *La gare de Noranda, propos de Jean Racicot*, Le Babillard, vol. 4, no.2, décembre 2007.

POMERLEAU, Alexie (2008). *Recherche été 2008, fiches*, Comité histoire et patrimoine de Rouyn-Noranda, Rouyn-Noranda.

RIVARD, Julien et Manon SARTHOU (2003)., *Étude d'ensemble et inventaire du patrimoine bâti de Rouyn-Noranda*, Devamco, Rouyn-Noranda, décembre 2003.

SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, Captus Press, 332 p.

VINCENT, Odette (dir.), Institut québécois de la recherche sur la culture (1995). *Histoire de l'Abitibi-Témiscamingue*, Louiseville, Imprimerie Gagné ltée, 763 p.

## **Sites Internet**

<http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/visiteurs.asp?mode=affiche&titre=Histoire%20de%20Rouyn-Noranda&page=histoire#premiers>

## **Documents audiovisuels**

*Collection personnelle d'Armand Sénécal, représentant pour Thé Salada (approx. 1938)*

Film no 108 : Gares ONR de Noranda/Taschereau. Arrivée d'un commis voyageur. Hiver. Gens attendent le train. On y aperçoit plusieurs employés. (bobine).

Film no 115 : Vues de Noranda. On ne voit pas autant la gare, mais il est intéressant d'assister au départ d'un train (DVD).

Film no 123 : Dans le dernier on aperçoit brièvement la gare du CN, mais encore une fois on voit davantage les wagons du train que la gare en tant que telle (DVD).

HISTORIA (2009). « Pancarte routière « Rouyn » « Noranda » - Plan aérien de la ville (avec cheminées) – Vue prise de l'hydravion », *J'ai la mémoire qui tourne, Les films de familles, Notre mémoire collective*, 29 secondes, 1960, [En ligne]  
<http://jailamemoirequitourne.historiatv.com/videos/19164/pancarte-routiere-rouyn-noranda-plan-aerien-de-la-ville-avec-les-cheminees-vue-prise-de-lhydravion> (page consultée le 29 juillet 2009).

## **Documents iconographiques**

### **BANQAT**

- **08-Y,P117,S2,P311.JPG** / Vue de Noranda à vol d'oiseau, Collection Société d'histoire de Rouyn-Noranda (année inconnue).
- **08-Y,P117,S2,P397.JPG** / Groupe d'hommes posant devant la gare de Noranda<sup>57</sup>, Collection Société d'histoire de Rouyn-Noranda (1938).

<sup>57</sup> Note : la même photo se retrouve dans le « Noranda Press » du Jeudi, 4 mars 1948. On y explique que 10 ans plus tôt, une délégation de 30 hommes, constituées d'hommes d'affaire et de dirigeants de la Noranda, partaient de Noranda pour Québec afin de convaincre le gouvernement du besoin d'améliorations de la ville. Voici ce qu'ils demandaient :

- Désignation d'un nouveau district judiciaire et construction d'un palais de justice
- Construction d'une école des Mines
- Construction d'un pont au-dessus de la rivière Kinojevis
- Pavement de la Main et de la Gamble

- **08-Y,P117,S5,P152.jpg** / Station du ONR de Rouyn en hiver, Collection Société d'histoire de Rouyn-Noranda (année inconnue)
- **08-Y,P124,S40,P401-1-63003.jpg** / **08-Y,P124,S40,P401-40-3004.jpg** /Station ONR de Noranda vue de haut, fonds Bolduc (1940).
- **08Y\_P123S1P341.jpg** / Vue de la gare ONR de Noranda et des deux cheminées de la mine, fonds Xstrata Cuivre Canada, Fonderie Horne/ / Vavasour & Dick (entre 1930 et 1935).
- **08Y\_P123S1P343.jpg** / Vue de la gare ONR de Noranda et des deux cheminées de la mine, hiver, fonds Xstrata Cuivre Canada, Fonderie Horne/ / Vavasour & Dick (entre 1930 et 1935).
- **08Y\_P124P400-1-1.jpg** / Vue de Noranda à vol d'oiseau, fonds Bolduc (année inconnue).
- **08Y\_P124P400-1-3.jpg** / Vue de Noranda à vol d'oiseau, fonds Bolduc (année inconnue)
- **08Y\_P124P401-1-4.jpg** / Vue de la gare ONR de Noranda et de la mine, fonds Bolduc (année inconnue).
- **08Y\_P124P401-1-5.jpg** / Gare de Noranda-Rouyn du C.N., mine Noranda en arrière-plan, fonds Bolduc (année inconnue).
- **08Y\_P124P401-1-63.jpg** / Gare ONR de Noranda, fonds Bolduc (1963).
- **08Y\_P124S32P370-37-1.jpg** / Gare ONR de Noranda, mine Noranda en arrière-plan, fonds Bolduc (1937).
- **08Y\_P124S32P370-47-37.jpg** / Homme inconnu sur le quai de la Gare ONR de Noranda, fonds Bolduc (1937).
- **08Y\_P213P321.jpg** / Hommes posant les rails du chemin de fer le long du tronçon Swastika-Chemini-Noranda, fonds Canadien National (1927).
- **08Y\_P213P445.jpg** / Vue arrière de la mine et de son chemin de fer, fonds Canadien National (vers 1933-1937).
- **08Y\_P213P459.jpg** / Chemins de fer sur le site de la Mine Noranda / Canadien National (1952).

## PLANS D'ASSURANCE

- Insurance plan of the city of Noranda, Que, 1951, Underwriters' Survey Bureau, Toronto ; Montreal : the Bureau (plans d'une grande qualité).  
**Source** : cote BANQ : G/3454/R69G475/1951/U53 DCA, [En ligne]  
<http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000237494>
  - **237494\_04.jpg** / Vue sur la mine Noranda et son réseau ferroviaire
  - **237494\_06.jpg** / On y aperçoit ce qui semble être l'entrepôt du CN.
  - **237494\_08.jpg** / On y aperçoit la gare du CN.
  - **237494\_09.jpg** / On y aperçoit la station et l'entrepôt ONR de Noranda
  
- Insurance plan of the city of Rouyn, Que, 1951, Underwriters' Survey Bureau, Toronto ; Montreal : the Bureau (plan d'une grande qualité).  
**Source** : cote BANQ : G/3454/R69G475/1951/U531 DCA, [En ligne]  
<http://services.banq.qc.ca/sdx/cep/document.xsp?id=0000223569>
  - **223569\_02.jpg** / On y aperçoit la station et l'entrepôt ONR de Rouyn

## L'ABITBI CENTENAIRE

- **306a0097.jpg** / Construction du tronçon de chemin de fer reliant Taschereau à Noranda, Collection Canadien National (1926).
- **306a0100.jpg** / Train et employé du Canadien National, Collection ANQ-Comité du 50<sup>e</sup> anniversaire de Rouyn-Noranda (1927).
- **306a0101.jpg** / Arrivée de colons dans un village de la région de Rouyn avec bagages et meubles transportés à dos d'homme (1927-1928).
- **306a0186.jpg** / Inauguration officielle, le 3 décembre 1938, du tronçon de chemin de fer reliant Rouyn-Noranda à Val d'Or. Le ministre des Mines et des Pêcheries du Québec, Onésime Gagnon, coupe le ruban symbolique en compagnie de C.-D. Howe, ministre fédéral des Transports. Fonds Canadien National (1938).

## AUTRES

- **327c0114.jpg** / Carte des Cantons du Nord-Ouest québécois.  
**Source** : Canada Department of Mines and Ressources (1949).
- **le\_temiscamingue\_1\_abitibi\_55i.jpg** / Travaux sur le Transcontinental en Abitibi.  
**Source** : *Le Temiscamingue, l'Abitibi*, Centre de colonisation du Nord-Ouest de la Province de Québec, par l'abbé Yvanhoë Caron, publié sous la direction de l'Hon. M. Devlin, ministre de la colonisation, des mines et des pêcheries, Québec (1912).

- **ONR\_telecommunications.jpg** / Opening ceremonies for the new telecommunications office at Noranda, 1950 (Left to right standing) Mary Rayworth, Chiefm Operator, Margaret Holle (*ou Hallé*), Supervisor. (ONA-ON Telecommunications)  
**Source:** SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, Captus Press, p.220.
- **coupe\_topographique.jpg** / T&NO profile, Kirkland Lake subdivision.  
**Source :** SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, Captus Press, p.261.
- **Noranda\_Yard\_1988.jpg** / Gare ONR de Noranda vers 1988.  
**Source :** SURTEES, Robert J. (1992). *The Northern Connection : Ontario Northland Since 1902*, Captus Press, p.308.
- **flystation.jpg** / “Fly stop station” à Évain dans les années 1930.  
**Source :** site Internet du 75<sup>e</sup> d’Évain, [En ligne] <http://www.ville.rouyn-noranda.qc.ca/75evain/> (page consultée le 6 août 2010).
- **telephonistes.jpg** / Téléphonistes de la *Northern telephone* en 1937.  
**Source :** COMITÉ DES FESTIVITÉS DU 75<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE ROUYN-NORANDA (2001). *Rouyn-Noranda, Quelle histoire... en photos*, Édition du Comité des festivités du 75<sup>e</sup> anniversaire de Rouyn-Noranda, p.30.
- **tempete\_de\_neige.jpg** / Déblaiement d’un convoi du Canadien national au lendemain de la fameuse tempête de neige de mars 1947.  
**Source :** COMITÉ DES FESTIVITÉS DU 75<sup>E</sup> ANNIVERSAIRE DE ROUYN-NORANDA (2001). *Rouyn-Noranda, Quelle histoire... en photos*, Édition du Comité des festivités du 75<sup>e</sup> anniversaire de Rouyn-Noranda, p.36.