

TECHNIQUE

LE TRAIN LENT DU LAC DES ESCLAVES

La plus tourmentée des voies ferrées du Canada amène le
plomb des territoires du Nord-Ouest.

Texte et illustrations de Henry COMSTOCK.



Henry B. Comstock

IL était une fois un explorateur du nom de Sam Hearne, qui avait payé et porté son canot sur 2 400 km de solitude glacée, dans le Nord-Ouest du Canada. Il était parti à la recherche de trésors minéraux. Mais à son retour à Fort Churchill il n'était guère optimiste. Dans son rapport il écrivait : « Sur les rives du Grand Lac des Esclaves j'ai trouvé quelques fragments d'un métal qui semblait de l'argent. Hélas ce n'était que du plomb. C'est bon pour les sauvages qui le fondent et s'en servent comme lest de pêche. »

Ceci se passait il y a 200 ans, et jusqu'en



LE PONT DE LA MEIKLE est le plus long et le plus haut de ceux du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, qui en a 41. Cette voie ouvre l'accès aux territoires des Esquimaux.

1920 ce fut tout. A cette date on avait repéré quelques sites intéressants, mais le transport paraissait impossible. Comme le disait un vieil ouvrier : « Ce truc-là c'est pas des flocons d'avoine. Pas moyen de le sortir sans chemin de fer. »

Eh bien, on a construit un chemin de fer et depuis ce jour le plus grand réservoir du monde pour le zinc et le plomb déverse ses richesses vers le Sud au rythme de 50 000 t par mois.

Pour savoir comment le chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, qui a coûté 7 millions de dollars, manipule le minerai, je suis allé me promener du côté d'Edmonton, et de proche en proche j'ai abouti dans le bureau du directeur du trafic, à Roma.

Sur l'invitation de Wally Bednas, je me suis initié à des méthodes toutes nouvelles. Le cœur du système, ce sont les communi-

cations. Plus de 600 km de voie unique entre Roma et Hay River, terminus nordique de la ligne, et 83 autres sur la bifurcation de Hay à la mine de Pine Point. Mais pas un seul poteau télégraphique d'un bout à l'autre. A leur place, des tours pour émetteurs sur ondes très courtes, des téléphones dans les trains et des émetteurs portatifs ; la direction est toujours très bien informée de ce qui se passe. Les conducteurs des trains appellent à intervalles réguliers et le directeur du trafic suit en permanence leur mouvement ; quand il le faut il peut dire à un train de se garer.

Le lendemain, le train 4353 quittait la gare de Roma et ses huit voies, tracté par 5 motrices diesel. En tout, ces machines donnaient au mécanicien Frank Zimmerman 8 200 CV, puissance plus que suffisante pour tirer 120 wagons vides et 6 citernes destinées aux chantiers. Alors pourquoi cinq locomotives ? C'est que la géographie joue contre nous ; pour aller au Nord, quelques petites rampes ; mais quand le train revient à pleine charge, c'est une autre histoire ; car Pine Point est à 160 m d'altitude, tandis que nous sommes à 700.

A 80 km, à Manning, nous abandonnons la première citerne.

Vous vous demandez peut-être comment on s'y prend pour lâcher un wagon placé derrière cinq locomotives, quand l'aiguilleur est à deux kilomètres ? D'abord vous dépassez l'embranchement de 1 500 m ; ceci met le chef de train en face de la station, et il descend. Vous reculez de la même distance et vous attendez qu'il ait décroché l'attelage. Et ainsi de suite, par une série d'allées et venues, dirigées par radio, jusqu'à ce que tout ce qui doit rester soit aligné sur la voie de garage, et que le train soit de nouveau formé. Un dernier message et on repart.

Le spectacle suivant, c'est au Mille 73 (pas d'autre nom). Là, le G.S.L.R. saute la grande vallée du Meike sur le plus spectaculaire de ses 41 ponts. Frank s'approche de la fine structure ajourée (52 m de haut et 800 m de long) en mettant les commandes sur freinage dynamique.

Les ventilateurs de toit ronronnent pour évacuer la chaleur fournie par les moteurs de traction fonctionnant en générateurs, et nous descendons doucement.

Remontant du côté Nord, avec la moitié du train encore sur la descente, Frank prend un peu d'élan pour atteindre le plateau.

Nous ne sommes pas encore dans le terrain que les Indiens appellent « le pays des petits bouts de bois » ; partout les sapins disputent le ciel aux peupliers blancs. Le chemin de fer a ouvert l'accès de 5 millions d'hectares de bois et 2,5 de terres cultivables.

Nous faisons halte à High Level pour faire le plein. En allant vers le Nord les machines arrivent à tirer un hectomètre de chaque litre d'huile lourde ; mais, à ce qu'on me dit, pour le retour, la consommation sera trois fois plus grande.

Inutile de décrire le choc du chemin de fer sur le développement de ce qui n'était qu'une halte de camions il y a quatre ans ; car la nouvelle scierie de High Level, et ses 250 000 dollars, les trois silos à grains et les petits lots de terrain à 1 000 dollars pièce, ne sont rien à côté de ce que j'ai vu le lendemain à Hay River.

LA POSE DE LA VOIE n'a pris que trente-deux mois, malgré les températures hivernales de 40° au-dessous de zéro. Les ouvriers, en majorité des Portugais durs au travail et habiles, sont retournés depuis dans leur pays ensoleillé, un peu plus riches.

Cette ville était déjà un centre important de commerce bien avant l'arrivée du chemin de fer, car c'était un point de transbordement pour les marchandises.

En été, des remorqueurs tirant des trains de péniches impressionnants, prenaient le relais vers les autres villes autour du lac et sur le Mackenzie. C'était aussi le grand marché pour 3 000 Indiens.

Mais cela, c'était le Hay River d'autrefois ; car un nouveau est en train de pousser sur une colline artificielle, dressée par les bulldozers plus haut que les inondations de la débâcle du printemps ; là-haut il y aura bientôt de belles églises, des écoles, un motel de 600 000 dollars et un terrain de golf.





LA PREMIERE LOCOMOTIVE a été transportée sur la route du Mackenzie avant même la construction de la voie.

CARTES DU CHEMIN DE FER du Grand Lac des Esclaves, montrant ses dimensions et les ressources de la région. Le train a fait surgir de nouvelles villes tout le long de la voie.

Il ne faut que deux heures pour parcourir la déviation de Hay à Pine Point.

Une jolie petite ville dépasse des conifères rabougris, avec ses services publics, ses rues pavées, son centre commercial, ses terrains de boules. A une assez grande distance se dresse une montagne d'argile ; on a déjà entassé en un terril plus de 70 000 camions de stérile ; il faut descendre de 13 m pour se trouver sur le niveau de la mine. Là, un des hommes me passe un morceau de minerai gros comme un petit melon et s'écarte vivement. S'il s'imaginait que j'allais le laisser tomber sur ses pieds ou sur les miens, il en a été pour ses frais. Mais j'ai tenu avec difficulté car ce minerai contient 70 % de plomb pur.

La prochaine visite est pour le concentrateur ; à son entrée se présente le minerai brut ; il le dégèle, le broie ; ensuite un bain rempli de bulles sépare la gangue inutile du bon minerai de plomb et de zinc.

J'étais de retour à la gare quelques minutes seulement avant que le 4353 reparte vers le Sud avec 98 wagons chargés de minerai. La plupart de ces wagons sont destinés aux fonderies de la Cominco, à Field et Kimberley, en Colombie britannique ; les autres doivent aller à Flin Flon, Manitoba, et même plus loin, au-delà de la frontière, à Great Falls et Black Eagle.

Regardant de la vigie le serpent long d'un kilomètre qui s'étirait sur la voie, j'ai demandé au chef de train : « Ça vaut combien, ces 9 000 t, telles qu'elles sont ? »

« Plus d'un demi-million de dollars. »

Et je me suis dit : « Pauvre Sam Hearne, tu es né 200 ans trop tôt ! »

