

Le bureau de poste Loutre Dam, 1916-1917

par Marc Beaupré et Ferdinand Bélanger



Illustration 1 : Enveloppe (88 x 152 mm) avec oblitération de type petit cercle interrompu « LOUTRE DAM // AP 4/17 // P.Q. ». Marque de transit illisible au verso. [Source : Collection Marc Beaupré]

Loutre Dam est un petit bureau de poste non-comptable qui, selon la fiche historique du ministère des Postes¹, opéra du 25 décembre 1916 au 30 novembre 1917. Moins d'un an, c'est évidemment une période extrêmement courte et nul doute que les cachets postaux de ce bureau ne se trouvent pas dans tous les inventaires des marchands de marques postales (Illustration 1). Un timbre à date à simple cercle interrompu avec les lettres « P.Q. » à la base fut produit par la compagnie *Pritchard & Andrews* d'Ottawa (Illustration 2).

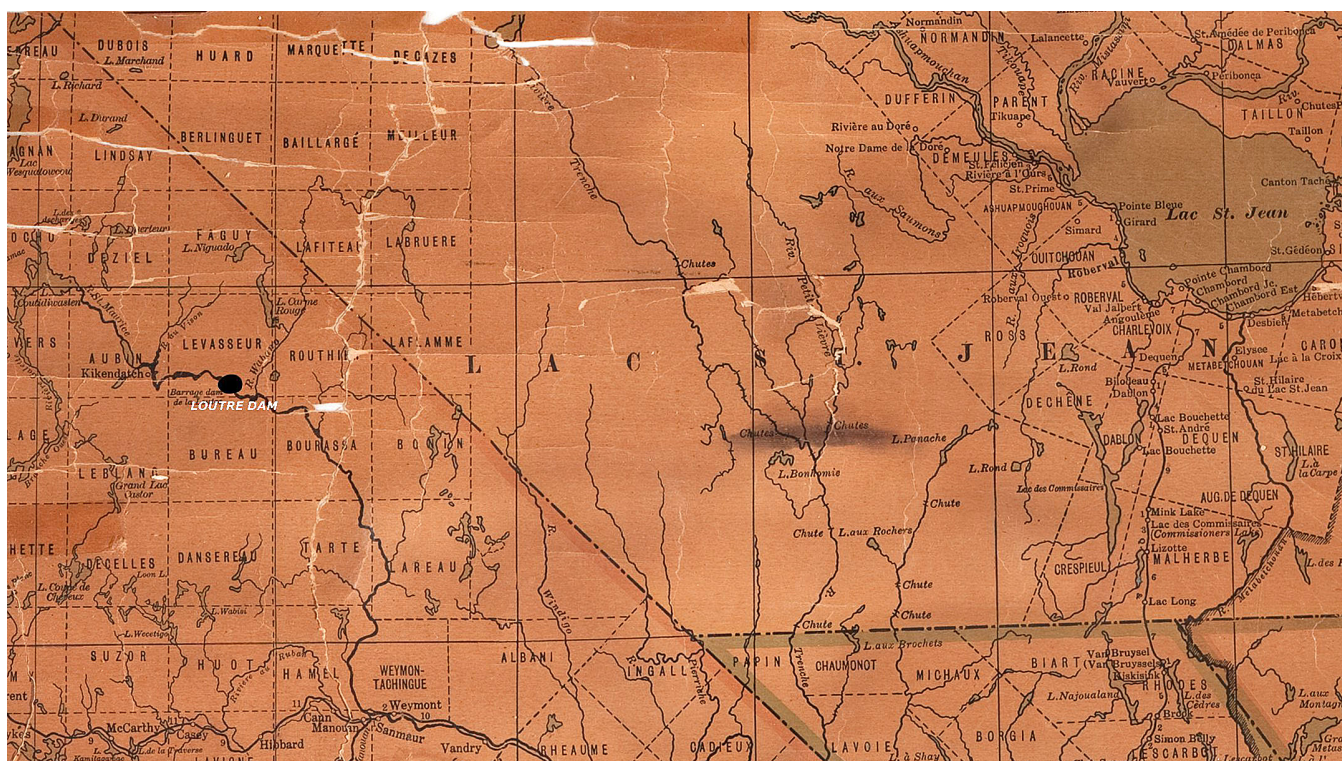
Dans le rapport du ministre des Postes pour l'année se terminant le 31 mars 1917, nous trouvons un contrat de malle octroyé à la *St. Maurice Construction Company* qui devait transporter trois fois par semaine, sur une distance de 50 milles, le courrier entre Loutre Dam et la gare de Sanmaur, sur la ligne du chemin de fer Transcontinental. Il en a coûté 26,90 \$ pour ce service fourni durant trois mois et sept jours. Pour la même période, les revenus ont été de 25 \$ et le salaire du maître de poste était de 13,45 \$. Dans le rapport suivant



Illustration 2 : Épreuve de l'empreinte, en date du 2 décembre 1916 [Source : J. Paul Hughes²]

se terminant le 31 mars 1918, on mentionne seulement les revenus qui ont été de 860 \$.

Le bureau de poste a eu deux titulaires : E.A. Egar (25 décembre 1916 au 7 avril 1917) et L.J. McNally (21 septembre 1917 au 30 novembre 1917). La fiche des archives du ministère des Postes n'indique pas la localisation de ce bureau. Un vieil annuaire des chemins de fer au Canada³ situe Loutre Dam dans le comté de Champlain, en Haute-Mauricie (Illustration 3). Ce bureau fut établi lors de la construction du barrage La Loutre où se forma par la suite le réservoir Gouin, nommé ainsi en l'honneur du premier ministre Lomer Gouin (1861-1929).



En 1910, les entreprises forestières décident de contrôler le débit des eaux de la rivière Saint-Maurice en construisant un barrage au rapide de la Loutre. Les draveurs auront, avec le barrage, de meilleures conditions de flottage du bois sur la rivière Saint-Maurice. La réalisation de cet ouvrage eut un impact considérable sur l'organisation du territoire et de la population autochtone.

Le père Joseph-Étienne Guinard o.m.i., relate dans ses *Mémoires d'un simple missionnaire*⁵:

« C'est à l'automne de 1914 que commencèrent les travaux préliminaires à la construction du barrage La Loutre. Comme dans le cas des barrages de la rivière Manowan, nous avons pris connaissance des projets de la Commission des eaux courantes du Québec lorsqu'un jour, en revenant en canot d'Obedjwan, nous vîmes un gros regroupement de tentes et de bâtiments temporaires en un endroit où jusque là il n'y avait jamais eu qu'arbres et rapides, paix et solitude. Les travailleurs et les experts s'étaient installés près du rapide La Loutre, sur le côté sud du lac Kotchitchiwastan, à l'endroit précis où allait être érigé le barrage Gouin, dit La Loutre ».

Le 4 novembre 1914, le gouvernement fédéral donne son approbation pour la construction du barrage⁶. En mai 1915, la Commission des Eaux Courantes, créée le 10 mai 1910, octroie un contrat à la *St. Maurice Construction Company* qui s'associe par la suite avec la *Fraser Brace Company* pour réaliser le projet.

Dès le départ, un problème survient alors que la Compagnie de la Baie d'Hudson s'objecte à ce qu'on installe le centre des opérations sur ses terrains de Wemontaching. Les entrepreneurs doivent alors s'installer du côté est de la rivière, dans un endroit défavorable que l'on appelle Sanmaur, nom qui vient de la contraction de l'appellation Saint-Maurice.

Un rapide plat interdit tout transport de matériel par la rivière. On entreprend donc la tâche de construire un barrage temporaire afin d'élever le niveau de l'eau et ainsi permettre aux barges de parcourir les 50 kilomètres séparant Sanmaur des rapides Chaudière pour acheminer le matériel nécessaire à la construction. À l'automne 1915, on procède à la construction d'un chemin de fer de 30 kilomètres qui va relier les rapides Chaudière et le rapide de la Loutre. Pour réaliser ce projet, 900 hommes et 65 chevaux ont été nécessaires.

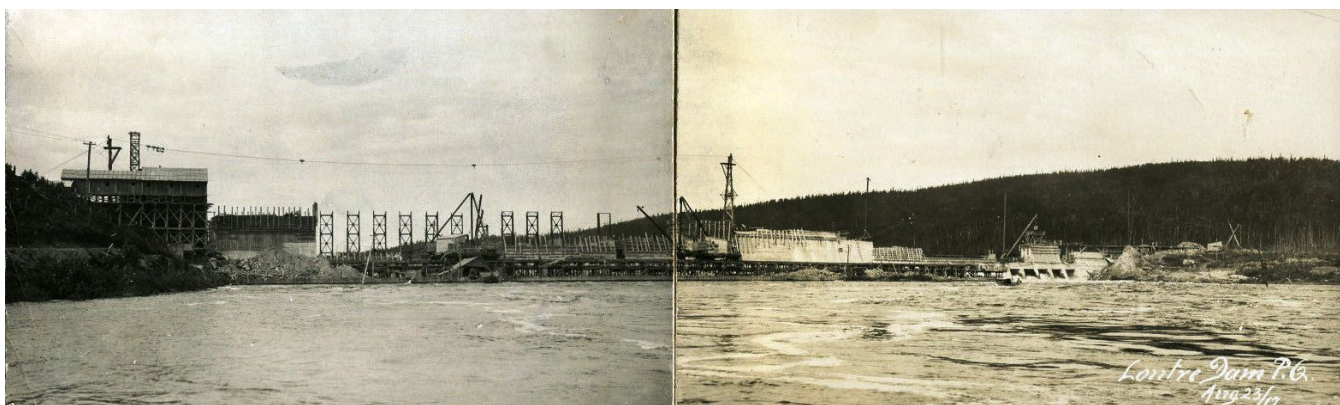


Illustration 4 : Le barrage la Loutre lors de la construction, le 23 août 1917 [Source : eBay]

La construction du barrage a débuté en septembre 1916 et les travaux se sont terminés à la fin novembre 1917, soit un mois en avance (Illustration 4). Le barrage a une longueur de 554 m, une hauteur de 22 m et il retient un lac de 500 km carrés. L'ouvrage aura coûté deux millions et demi de dollars.

Pour ériger le barrage, on avait dressé un village temporaire où environ 500 hommes demeuraient. Ce ne fut pas une tâche facile de trouver de la main d'œuvre. Étant donné que la construction se produit durant la Première Guerre mondiale, la main d'œuvre se fait rare. De plus, à cause de la guerre, les travailleurs italiens

œuvrant au barrage doivent retourner en Italie afin d'aller prêter main-forte à leurs concitoyens. Face à ce problème, on décide d'employer des hommes qui se retrouvent dans des camps d'internement.

Jusqu'en 1960, le réservoir Gouin n'a pas attiré beaucoup de villégiateurs. L'eau et le poisson étant impropres à la consommation, à cause des taux élevés de mercure résultant de l'inondation du territoire. Au fil des ans et suite à l'assainissement des eaux, les pêcheurs ont peu à peu adopté le réservoir. Avec la construction des routes forestières, le réservoir s'est démocratisé et est devenu un lieu recherché pour la pêche.

1 <http://www.bac-lac.gc.ca/fra/decouvrez/patrimoine-postal-philatelie/bureaux-maitres-poste/Pages/bureaux-maitres-poste.aspx>

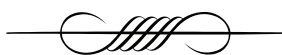
2 J. Paul Hughes, *Proof Strikes of Canada, Volume III: Split Circle Proof Strikes of Québec*, Robert A. Lee Philatelist Ltd., Kelowna, C.-B., 1989, p. 51.

3 *Canadian Official Railway Guide ...*, International Railway Publishing Co. Ltd, Montréal, avril 1961, p. 147.

4 *Nouvelle carte indexée de la province de Québec contenant les comtés, districts, seigneuries et municipalités, les cités, villes et villages...*, La Compagnie Scarborough du Canada, Limitée, Hamilton, 1918.

5 Joseph-Étienne Guinard, *Mémoires d'un simple missionnaire*, ministère des Affaires culturelles du Québec, 1980, p. 158-161.

6 Bernard Harvey, *Dompter la houille blanche, La construction des barrages au Québec, 1898 à 1963*, Thèse de maîtrise, Département d'histoire, Faculté des lettres, Université Laval, novembre 1998.



Vous avez des commentaires sur le Bulletin?

Vos recherches ont mené à des informations supplémentaires sur un des articles?

Il y a une question en histoire postale qui vous taquine?

Soumettez un courriel à l'équipe de rédaction en écrivant à shpq@videotron.ca