Benoît Brouillette (1904-1979)
et Pierre Dagenais (1910-1996)

Professeurs d'économie à l'École des Hautes Études Commerciales (HEC), Montréal

(1948)

“Quelques aspects de l'économie du Saguenay —Lac-St-Jean”

Un document produit en version numérique par Michel Fortin, bénévole,
Adjoint à la mairie, Ville de Saguenay, province de Québec
Courriel: micfortin@videotron.ca ou micfor@ville.chicoutimi.qc.ca

Dans le cadre de: "Les classiques des sciences sociales"
Une bibliothèque numérique fondée et dirigée par Jean-Marie Tremblay,
professeur de sociologie au Cégep de Chicoutimi
Site web: <http://classiques.uqac.ca/>

Une collection développée en collaboration avec la Bibliothèque
Paul-Émile-Boulet de l'Université du Québec à Chicoutimi
Site web: <http://classiques.uqac.ca/>

Cette édition électronique a été réalisée par Michel Fortin, bénévole, adjoint politique, Ville de Saguenay, à partir de :

Benoît Brouillette (1904-1979) et et Pierre Dagenais (1910-1996)

“**Quelques aspects de l’économie du Saguenay—Lac-St-Jean**”.

Un article publié dans la revue **L’Actualité Économique**, janvier 1948, pp. 654-691.

Polices de caractères utilisée :

Pour le texte: Times New Roman, 14 points.

Pour les citations : Times New Roman, 12 points.

Pour les notes de bas de page : Times New Roman, 12 points.

Édition électronique réalisée avec le traitement de textes Microsoft Word 2004 pour Macintosh.

Mise en page sur papier format : LETTRE (US letter), 8.5’’ x 11’’)

Édition numérique réalisée le 24 février 2007 à Chicoutimi,
Ville de Saguenay, province de Québec, Canada.

Benoît Brouillette (1904-1979)
et Pierre Dagenais (1910-1996)

“Quelques aspects de l’économie du Saguenay—Lac-St-Jean”.

Un article publié dans la revue **L'Actualité Économique**, janvier 1948, pp. 654-691.

<p><u>Benoît Brouillette</u> (1904-1979)</p> <p>Premier géographe professionnel au Québec, professeur émérite (H.E.C.), auteur fécond, personnage enthousiaste, Benoît Brouillette a revitalisé la géographie régionale et économique par le discours et l'écriture. Il a été un pionnier et un promoteur de la géographie à Montréal et au Québec. L'Université de Montréal a reconnu ses grands mérites en lui idécernant un doctorat honoris causa en 1975.</p>
<p><u>Pierre Dagenais</u> (1910-1996)</p> <p>Après avoir fait des études à l'École des HEC et obtenu une licence ès lettres à l'Université de Paris, Pierre Dagenais se tourne vers la géographie ce qui l'amène à l'Université de Grenoble où il obtient un doctorat dans cette discipline. De retour à l'Université de Montréal où la Faculté des lettres lui confie l'enseignement de la géographie, Pierre Dagenais s'emploie à faire connaître sa discipline. Il met sur pied, en 1947, l'Institut de géographie qui prend de plus en plus d'importance à la Faculté tant par la qualité de son corps professoral, il recrute Robert Garry entre autres, que par celle du cursus offert aux étudiants. En 1962, l'Université lui confie le poste de doyen de la Faculté des lettres qu'il occupe jusqu'en 1967. La vaste culture de Pierre Dagenais lui permet de bien harmoniser les activités des divers secteurs que comportait alors la structure facultaire: littérature française, linguistique, histoire et géographie.</p>

Table des matières

[Introduction](#)

- [I.](#)
- [II.](#)
- [III.](#)
- [IV.](#)
- [V.](#)

Tableau 1.	Températures moyennes mensuelles en Fahrenheit (Moyenne des années 1922-31)
Tableau 2.	Températures maxima et minima d’avril à octobre dans le Saguenay—Lac-St-Jean et à Québec (Moyenne des années 1934 à 1943)
Tableau 3.	Production et consommation d’aliments en 1944 dans le Saguenay—Lac-St-Jean
Tableau 4.	Récolte commerciale de bleuets dans Chicoutimi Lac-St-Jean
Tableau 5.	Développement industriel de la région Saguenay—Lac-St-Jean depuis la crise économique 1932-1940-1943
Tableau 6.	Répartition des sources d’énergie électrique de Price au SLSJ
Tableau 7.	Origine des travailleurs forestiers de la compagnie Price
Tableau 8.	Répartition des réserves de forêts
Tableau 9.	Les concessions forestières
Tableau 10.	Quantité de bois coupé, 1941
Tableau 11.	Développement hydroélectrique du Saguenay (en c. – v.)
Tableau 12.	Le commerce de détail dans la région du Saguenay—Lac-St-Jean en 1931 et 1941
Tableau 13.	Chronologie de la construction des lignes de chemin de fer de la région
Tableau 14.	Liste des routes principales de la région et de leurs liaisons avec Québec
Tableau 15.	Longueur des routes dans la région
Tableau 16.	Principaux services d’autobus de la région et leur fréquence
Tableau 17.	Lieux de tourisme et leurs ressources
Tableau 18.	Répartition géographique des hôtels et pensions avec leur nombre de chambres

Benoît Brouillette (1904-1979) et et Pierre Dagenais (1910-1996)

“**Quelques aspects de l’économie du Saguenay—Lac-St-Jean**”.

Un article publié dans la revue **L’Actualité Économique**, janvier 1948, pp. 654-691

Introduction

[Retour à la table des matières](#)

Comme le titre l'indique, nous décrivons, dans cet article, les conditions actuelles de l'économie de la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean: nous étudions l'agriculture, le développement des principales industries, en excluant toutefois l'aluminium dont nous avons déjà traité dans la livraison d'octobre 1946 de *L'Actualité Économique*, enfin le commerce, les transports et le tourisme. Le lecteur qu'intéresse l'étude de cette région trouvera, dans la livraison de janvier 1947 de cette revue, un autre article sur « L'habitat et la population au Saguenay ».

- I -

Les possibilités agricoles de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean ont été tour à tour l'objet d'appréciations enthousiastes ou pessimistes. Le pessimisme s'expliquait par la rigueur du climat, alors que la nature des sols faisait naître l'enthousiasme. Ces appréciations ont souvent été exagérées dans les deux sens. Nous nous efforcerons, avant de considérer la production, de faire le point en considérant ces deux importants facteurs agricoles : les sols et le climat. Voyons d'abord les sols.

À part les surfaces rocheuses où les produits de décomposition ont été entraînés par les glaciers en mouvement, et qui sont par conséquent inutilisables pour la culture, on trouve dans la région deux espèces de sol arable: les dépôts morainiques et les dépôts alluviaux qui se sont déposés dans le fond de la mer post-glaciaire, dite mer Champlain. La valeur de même que l'aspect des dépôts morainiques sont très variables. Ils sont tantôt composés de sable jaunâtre très meuble, tantôt d'argile grasse et compacte ou bien, enfin, d'un mélange en quantités variables de ces deux éléments. Dans tous les cas, ces sols sont farcis des caractéristiques cailloux roulés, de boulders, et ils manquent de chaux. Les terres morainiques, d'une fertilité inégale, sont en général assez pauvres. Elles ne se rencontrent pas dans les paroisses agricoles les plus florissantes.

Les terres alluviales, qui s'étagent en terrasses dans la cuvette du lac Saint-Jean ou le long du Saguenay, sont de qualité supérieure. Mais là encore, il faut distinguer les sables des argiles. La plus grande partie des terres alluviales est heureusement en argile grise, une terre forte qui ne contient à peu près pas de cailloux. Les terrasses alluviales sont de plus très planes en dehors des ravins creusés par l'érosion, ce qui facilite la mise en culture mais ce qui, d'autre part, gêne un peu l'écoulement. Il en résulte qu'il reste à faire d'assez considérables travaux de drainage pour assécher certaines terres qui sont par ailleurs très propres à la culture.

Malgré ces réserves, les sols de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean font dans l'ensemble excellente figure; ils sont même parmi les plus favorables qui soient dans la partie est de la province de Québec. Le climat, de son côté, ne présente pas d'entrave au développement agricole.

Le climat de la région est du type continental excessif, avec des écarts de températures très marqués entre la saison la plus froide et la saison la plus chaude. Mais comme l'a déjà souligné M. Raoul Blanchard: « C'est tant mieux pour l'agriculture; c'est ce qui la rend possible sous cette latitude. Il n'y a pas de paradoxe, à dire que si la vie agricole a pu prendre un remarquable développement au bord du lac Saint-Jean, c'est parce que la région est à l'écart de l'estuaire et du

golfe du Saint-Laurent, dont l'influence est si affadissante sur les pauvres étés de la côte nord. C'est l'éloignement par rapport au Saint-Laurent qui permet à la région de posséder un été » ¹. Les statistiques permettent de constater, par exemple, que les maxima d'été sont plus élevés dans le Saguenay—Lac-Saint-Jean que sur la côte nord. Les maxima de Kénogami, notamment, sont mêmes supérieurs à ceux de Québec. « Pour les sept mois de l'année où la terre reste découverte de neige (moyenne des observations de dix années, 1934-43), le Saguenay—Lac-Saint-Jean est dans ses maxima plus chaud de 3°F. que Québec (94°F. et 30°F. contre 89°F. et 31°F.) ². Par contre les minima sont dans l'ensemble inférieurs. Cela est la rançon du climat continental. Si les hivers sont rigoureux, la région possède un été véritable, ainsi qu'on peut le vérifier d'après les tableaux 1 et 2.

Tableau 1

Températures moyennes mensuelles en Fahrenheit (Moyenne des années 1922-31)

[Retour à la table des matières](#)

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	Moyenn e
Chicoutimi	3,2	7,8	28,6	33,1	47,8	59,2	64,4	61,8	52,5	42,4	29,7	15,7	37,15
Chute Murdock	0,4	4,3	20,5	35,1	48,1	59,1	64,6	61,4	52,4	42,5	28,9	10	35,67
Kénogami	-0,4	4,2	20	34,2	48,4	59,8	64,1	60,8	53,4	41,5	26,5	9,8	35,21
Chute-aux-Galets	-1,1	1,3	17	29,7	46	53	61,5	58,2	51	39,8	26,7	7,9	32,35
Onatchiway	-1,8	1,7	18,8	30,1	43,8	55	60	57,1	48,8	38,5	26,8	7,1	32,08
Québec	9,6	13,3	25	36,8	51,1	61,9	66,6	63,9	56	44,6	32,5	8,7	40,6

Source : Raoul Blanchard, *op. cit.*, p. 117.

¹ Raoul Blanchard, *L'Est du Canada français, Paris et Montréal*, 1935, tome II, p. 118.

² Eudore Racine et René Richard, *Compte rendu du 1^{er} congrès provincial, tenu à Québec les 3, 4 et 5 octobre 1944*. Bulletin no 10, Association Forestière Québécoise, Québec, 1944, p. 282.

Tableau 2
Températures maxima et minima d’avril à octobre
dans le Saguenay—Lac-St-Jean et à Québec
(Moyenne des années 1934 à 1943)

[Retour à la table des matières](#)

Moyenne des maxima								
	A	M	J	J	A	S	O	Moyenne
Saguenay-Lac-St-Jean	71	85	93	94	81	87	74	85
Québec	73	82	88	89	89	81	71	82
Moyenne des minima								
	A	M	J	J	A	S	O	Moyenne
Saguenay—Lac-St-Jean	6	17	27	33	30	19	9	
Québec	1	18	28	33	32	24	10	

Source : Racine et Richard, *op. cit.*, p. 117.

« En somme, si la saison végétative est un peu plus courte au lac Saint-Jean qu'à Québec, elle est par contre plus chaude dans ses maxima et permet ainsi la maturation de tous les genres de céréales et de légumes traditionnellement cultivés dans la province de Québec » ³. Maintenant que nous savons à quoi nous en tenir quant à la nature des sols et la valeur du climat, voyons comment on en a tiré parti dans l'exploitation agricole.

L'agriculture de la région a longtemps souffert de l'isolement. Pendant plus d'un demi-siècle, elle n'avait en somme que la voie d'eau du Saguenay pour communiquer avec l'extérieur et l'état des routes à l'intérieur était lamentable. Le plus gros de la production était alors destiné à la consommation familiale. La construction des chemins de fer et des routes, le développement économique, ont sensiblement transformé cette économie fermée. L'agriculture s'est alors mise à produire en vue des populations des chantiers et des villes locales. Elle en est encore au total à ce stage, à quelques exceptions

³ Racine et Richard, *ibid.*, p. 282.

près, et nous nous efforcerons de constater dans quelle mesure elle y réussit.

Si l'on en juge par les chiffres officiels du recensement de 1941 ⁴, il semble que l'agriculture ne se soit pas développée au même rythme que l'industrie. À plusieurs titres, la production locale ne suffit pas à répondre aux besoins de la région, malgré les progrès remarquables que les coopératives agricoles ont permis d'accomplir. Encore en 1944, on doit par exemple faire venir de l'extérieur 39% du bœuf consommé, 11% du porc, 28% des volailles. Par contre, la production agricole présente un excédent considérable pour le fromage et un surplus de viande de mouton. Voici ce que permet de constater le tableau suivant:

Tableau 3
Production et consommation d'aliments en 1944
dans le Saguenay-Lac-St-Jean

[Retour à la table des matières](#)

	Consommation générale		Production		Déficit
	Volume en livres	Valeur en \$	Volume en livre	Valeur en \$	en %
Bœuf	8 908 900	1 425 474	5 460 155	873 624	39
Porc	8 065 087	1 451 716	7 180 121	1 436 024	11
Volaille	2 488 000	746 399	1 100 000	249 144	28
Mouton	715 000	143 000	905 000	181 037	--
Total	20 176 987	3 766 539	14 645 464	2 739 830	
Beurre	4 633 200	1 621 220	1 001 843	350 645	78
Fromage	500 501	110 110	10 809 044	2 377 989	--
Œufs	3 584 000	1 361 819	2 000 000	648 000	44
Total	8 717 701	3 093 149	13 810 887	3 376 634	
Grand total		6 859 689		6 116 464	
Déficit en dollars					743 224

⁴ Fidèles à la consigne que nous nous sommes imposée, nous n’envisageons ici que la situation actuelle et nous renvoyons le lecteur, pour plus de détails, au tome II du volume de M.Raoul Blanchard, *L'Est du Canada français*.

C'est là quand même une sensible amélioration sur la situation qu'on y trouvait en 1931, alors que les déficits s'établissaient comme suit: bœuf, 45% ; porc, 31 % ; mouton, 4% ; volaille, 49% ; beurre, 70% ; oeufs, 68% ; pommes de terre, 60%. Les déficits en mouton et en pommes de terre ont complètement disparu; ils ont même été remplacés par des excédents parfois notables. Les déficits en bœuf, en porc, en oeuf et en volaille ont diminué. Certains agronomes vont même jusqu'à croire qu'ils sont désormais inexistants en réalité, du moins pour le porc.

Les cultivateurs du Saguenay—Lac-Saint-Jean font essentiellement de la grande culture reposant sur l'industrie laitière, avec l'élevage du porc comme industrie complémentaire. Sur un total de plus de 400 000 acres de terre défrichée, les grandes cultures occupent les deux tiers (en foin et en avoine surtout), et les pâturages un peu moins du tiers. Il y a donc de quoi nourrir un bétail nombreux. On y trouve en effet un cheptel appréciable en bovins, ovins et porcins. Chacune des quelque 6 455 fermes en 1941 possédait en moyenne un troupeau de 13 bovins (7 vaches, 4 taures, 2 veaux), 7 porcs et 5 moutons (4 brebis, 1 bélier). Pour un paysan européen, c'est une richesse.

Dès ses débuts, la région semble s'être spécialisée dans la production des produits laitiers, en particulier du fromage. Elle produisait en 1944 plus de 10 300 000 livres. Le reste est vendu sur le marché extérieur, notamment en Angleterre. Ce produit à lui seul rapportait 1 742 562 dollars.

Mais si la région se suffit désormais en lait en nature (elle en importait de la région de Trois-Rivières en 1932), elle n'a pas encore réussi à répondre aux besoins en beurre où la consommation dépasse de plus de quatre fois la production. Pour rétablir l'équilibre, il faudrait donc abaisser la production du fromage au profit de celle du beurre. Mais les habitudes et les appâts du gain ont des exigences qui ne font pas toujours bon ménage avec la simple logique. Ce déficit en beurre provient aussi en partie, pourrions-nous dire, de rendements qui sont souvent très faibles à cause d'une nourriture insuffisante donnée aux animaux.

On trouve ici un point faible de l'armature agricole du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Les rendements sont souvent faibles à cause de l'emploi persistant de méthodes et de procédés qui pourraient être encore améliorés. Cette remarque ne s'applique d'ailleurs pas partout. On constate, par exemple, que le bétail est bien nourri dans la région de Chicoutimi, mais cela est moins vrai dans les paroisses du Lac-Saint-Jean, où l'on produit presque uniquement du fromage et où les vaches sont à peu près inactives de décembre à mars. La ration de paille qu'elles reçoivent souvent au cours de cette période improductive explique les faibles rendements.

Une semblable remarque pourrait être faite au sujet des cultures. Sans doute, la terre encore jeune de cette région n'a-t-elle pas encore eu le temps de s'épuiser. Mais il semble que l'on spécule un peu trop sur sa fertilité naturelle et qu'il y ait danger qu'on en arrive ainsi prématurément à l'épuisement. La région utilisait à peine 350 tonnes d'engrais en 1932. En 1945, grâce à des campagnes d'éducation, les cultivateurs en ont utilisé 2 800 tonnes. Cela est encore peu, surtout quand on sait que de ce total la région de Chicoutimi à elle seule en absorbait 2 000 tonnes. Enfin, la situation s'est très sensiblement améliorée depuis quelques années, ainsi que les chiffres cités déjà permettent de le constater, tant dans le domaine de la production que dans celui de la technique, grâce en grande partie à l'action clairvoyante des coopératives. Les années de guerre ont été des années de progrès pour le cultivateur; ce dernier a connu ce qu'on pourrait appeler une ère de prospérité qui se prolonge encore d'ailleurs de nos jours. Près de 90 % des cultivateurs de la région font partie de coopératives (les 10 % qui restent ne sont pas libres économiquement).

Les coopératives de Normandin et de Saint-Félicien existent déjà depuis assez longtemps, mais le mouvement coopératif s'est remarquablement accentué depuis 1939, date de fondation de l'organisme central de Chicoutimi. On trouve désormais des coopératives à Saint-Félix, Saint-David-Falardeau, Anse-Saint-Jean, Grande-Baie, Shipshaw, Saint-Ambroise, Bagotville, Saint-Honoré, Saint-Nazaire, Saint-Léon, Saint-Fulgence, Jonquière, Saint-Bruno, Hébertville, Sainte-Croix, Saint-Jérôme, Chambord, Roberval, Mistassini, Albanel, Normandin, Saint-Félicien, Saint-François de Salles, La Gou-

lette. La coopérative régionale du Lac-Saint-Jean est une fédération de la plupart des groupes locaux de cette région et celle de Chicoutimi canalise les achats et les ventes d'une très grande partie des cultivateurs. Cette dernière notamment fait des progrès de géant et dispose d'une installation remarquable qu'on améliore d'année en année. Elle joue le rôle de baromètre des exigences du marché et des besoins de la production. Son service technique seconde et complète admirablement les efforts de l'agronome régional. Au total, la situation agricole du Saguenay—Lac-Saint-Jean est en plein progrès, et si la production ne se manifeste pas encore par la variété des cultures, on est en droit d'espérer qu'elle tend de plus en plus à répondre aux besoins du marché au fur et à mesure que se fait l'éducation des cultivateurs.

La très grande majorité des cultivateurs sont d'ailleurs des propriétaires exploitants et constituent par conséquent un élément stable et sain de la population. Sur un total de 6 439 fermes en 1941, 6 092 étaient exploitées par le propriétaire, 34 par un gérant, 313 seulement par des locataires. La superficie moyenne de chacune de ces fermes est considérable, comme on peut s'y attendre dans une région neuve comme celle-là. Elle dépasse 150 acres, soit à peu près le double de ce que l'on trouve dans Montréal-Île-Jésus.

La valeur moyenne à l'acre fait également bonne figure: elle se chiffre par 37,38 dollars dans Chicoutimi et par 40,78 dollars dans Roberval-Lac-Saint-Jean, comparativement à 38,54 dollars pour l'ensemble de la Province, et à 24,16 dollars pour le Canada entier (53,44 dollars en Ontario).

En marge de l'activité agricole proprement dite, le paysan tire des revenus supplémentaires plus ou moins grands de la cueillette des bleuets. Les bleuets (myrtilles) du Lac-Saint-Jean sont célèbres par leur quantité, leur grosseur et leur saveur dans toute la Province, et probablement aux États-Unis désormais. Cette cueillette dont les profits sont très variables d'une année à l'autre, selon l'abondance du petit fruit et la valeur du marché, occupe en général les populations pauvres des paroisses périphériques à l'orée de la forêt et sur les brûlis. «Une vingtaine de paroisses y consacrent six semaines, de fin de juillet à mi-septembre; quelques-unes au nord de Chicoutimi, la plu-

part au nord et à l'ouest du lac Saint-Jean. L'Ascension en retire plusieurs milliers de dollars, Sainte-Hedwidge 5 000; Saint-Thomas-Didyme, en 1928, en a eu plus de bénéfices que de la vente du foin. De grandes familles de Saint-Prime, des pauvres, bien entendu, s'y sont fait de 500 à 600 dollars par saison; d'autres de Normandin, 600 à 900 dollars chacune; les gens de Sainte-Jeanne-d'Arc, qui s'aventurent jusqu'à 16 milles de chez eux, ont une récolte de 15 000 dollars en 1931. Dans ce cas, il faut passer les six semaines entières dans les bois, en nomades vivant sous la tente ; à Saint-Félicien les trois quarts de la population vaquent aussi jusqu'aux gelées sur les plateaux derrière la Doré, et y gagnent dans les bonnes années 25 à 30 000 dollars »⁵.

Tableau 4

Récolte commerciale de bleuets
dans Chicoutimi Lac-St-Jean⁶

[Retour à la table des matières](#)

Localités	Production en livres				Valeur en dollars			
	1942	1943	1944	1945	1942	1943	1944	1945
Dolbeau	1 104 000	3 945 753	2 076 658	5 185 750	110 400	524 363	446 481	1 125 310
Normandin	987 652	976 402	568 332	1 434 580	102 160	146 460	122 191	311 304
St-Félicien et Roverval	1 047 376	1 558 774	890 148	3 512 850	109 157	233 816	191 381	762 288
Ascension	378 314	1 513 433	114 466	373 020	32 915	227 015	23 963	80 945
Chicoutimi	310 000	1 137 015	310 123	1 976 560	29 450	170 552	66 776	428 915
Total	3 827 342	8 681 377	3 956 717	12 482 760	382 082	1 302 306	850 692	2 708 762

⁵ R. Blanchard, *L'Est du Canada français*, tome II, p. 132.

⁶ Office de la Statistique, province de Québec.

- II -

[Retour à la table des matières](#)

L'industrie a accompagné l'agriculture dans la colonisation du Saguenay et au Lac-Saint-Jean. Elle fut même antérieure au travail de la terre par l'exploitation du bois. Elle joue aujourd'hui un rôle de premier plan. La plus ancienne est celle des scieries; puis est venue s'ajouter la fabrication de la pâte de bois et du papier, lorsqu'on découvrit la meilleure manière d'utiliser la cellulose du bois et qu'on commença d'aménager les forces hydroélectriques de la région. Enfin apparût l'aluminium, grosse consommatrice d'électricité, à une date toute récente.

Nous allons considérer chacune de ces principales industries, à l'exception de l'aluminium dont l'étude est déjà terminée et parue. Mais pour nous faire une idée de la place que l'industrie occupe dans cette région par rapport à l'ensemble de la province de Québec et du Canada, il est utile de considérer le tableau 5. Il montre l'expansion extraordinaire de l'industrie de la région depuis la crise économique de 1932, jusqu'à son développement maximum de 1943. En l'espace de 11 ans, la valeur de la production est passée de 17 à près de 200 millions de dollars; elle s'est multipliée par plus de 10. Cette valeur représente 2,3% du total canadien et près de 7% de celui de la province de Québec. La main-d'œuvre est passée de 3 250 employés à 16 300, se multipliant par 5 ; les capitaux engagés, de 83 millions à près de 250, soit 4% des capitaux canadiens engagés dans l'industrie manufacturière, 11,1% de ceux du Québec.

Tableau 5
Développement industriel de la région Saguenay—Lac-St-Jean
depuis la crise économique 1932-1940-1943

[Retour à la table des matières](#)

Année Comtés	Nombre des établisse- ments	Capital engagé	Em- ployés	Salaires	Coût du combusti- ble et de l’électricité	Coûts des matières premières	Valeur brute de la production
1943							
Chicoutimi	161	209 202 087	14 400	23 925 212	19 029 838	100 383 505	179 981 971
Lac-St-Jean Est	77	25 160 192	953	1 520 562	1 062 473	5 222 663	10 385 438
Lac-St-Jean Ouest	134	13 555 761	945	1 249 206	731 226	3 753 294	7 550 282
Total	372	247 918 040	16 292	26 694 978	20 823 537	109 358 462	197 917 691
% du Québec		11,1	3,7	4,0		7,4	6,9
% du Canada		3,9	1,3	1,3		2,4	2,3
1940							
Chicoutimi	160	117 431 204	5 531	7 618 784	7 036 985	20 658 681	67 363 580
Lac-St-Jean	200	30 346 410	1 649	2 248 724	1 571 388	5 412 368	13 934 715
Total	360	147 777 040	7 180	9 867 508	8 608 373	26 071 049	81 298 295
% du Québec		11,0	2,8	3,5		3,6	6,0
% du Canada		3,6	0,9	1,1		1,0	1,8
1932							
Chicoutimi	125	57 939 044	2 233	2 221 114		4 910 742	11 617 800
Lac-St-Jean	200	25 180 553	1 010	935 477		2 435 038	5 530 307
Total	325	83 119 597	3 243	3 156 591		7 345 780	17 148 107
% du Québec		5,1	2,0	2,1		2,4	2,5
% du Canada		1,7	0,7	0,6		0,8	0,8

Depuis plus d'une vingtaine d'années, l'activité économique de la région est en grande partie basée sur la fabrication du papier grâce, au début, à l'initiative de sir William Price, petit-fils du pionnier du Saguenay. Le premier dans la région, M. Price s'est rendu compte que l'industrie du papier pourrait réussir là où celle de la pâte périlait. Il y avait à cela plusieurs raisons qui nous semblent aujourd'hui évidentes: le papier est moins lourd que la pâte; il se transporte plus facilement

par chemin de fer en toutes saisons; il a un marché inépuisable aux États-Unis; il n'a pas à craindre la concurrence scandinave, surtout si l'on se spécialise dans la production massive du papier journal ou d'emballage.

L'industriel clairvoyant acheta la « pulperie » de Jonquière dès 1902. Il y installe, en 1909, la première grande machine à papier. La réussite est si complète qu'il entreprend la construction d'une seconde usine dès l'année suivante. Cette seconde usine, c'est Kénogami, qui commença à tourner en 1913. « Elle partait avec trois grosses machines à papier; en 1917, on en ajoutait une quatrième, en 1920 une cinquième, en 1924 une sixième, puis une septième... on en arrivait pour Kénogami seul à la production de 550 tonnes de pâte par jour, transformées en 500 tonnes de papier journal, 25 de carton. Jonquière, réaménagé, y ajoutait 30 tonnes de papier journal, 20 de papier commercial et carton. La croissance était encore plus forte que ne l'avait été celle de la pulpe de Chicoutimi à ses débuts »⁷. Ainsi se développèrent très rapidement les deux villes jumelles de Kénogami et de Jonquière. Pour en arriver là, la Compagnie Price mena une lutte très dure à ses concurrents, les fabricants de pâte. En 1917, elle achetait l'usine de Saint-Amédée pour en fermer les portes; de même, en 1927, l'usine de Val-Jalbert était mise hors de combat; la population de ce village, soit un millier d'habitants, qui vivait de l'usine dut se transporter ailleurs. Après avoir agrandi les usines de Kénogami-Jonquière, devenu un des plus grands producteurs canadiens de papier-journal, l'entreprise Price en fit construire une autre dans l'île d'Alma sur les bords de la Petite-Décharge à Riverbend, où la première machine commença à fonctionner en 1925, et à laquelle on en ajouta trois autres au cours des quelques années qui suivirent. En 1926, la « pulperie » de Port-Alfred devint la propriété de la Port-Alfred Pulp and Paper Corporation et fut transformée en papeterie par l'apport de quatre nouvelles machines. En 1927, la Saint-Lawrence Corporation installait deux énormes machines à papier à Dolbeau. La capacité de production de papier qui était de 450 tonnes par jour en 1920, quadruple en l'espace d'une dizaine d'années.

⁷ Raoul Blanchard, *L'Est du Canada français*, tome II, p. 97.

Cette extraordinaire expansion ne pouvait pas se prolonger indéfiniment; la crise de 1929 et des quelques années qui suivirent l'atteignirent profondément. Des usines durent fermer complètement leurs portes : Port-Alfred, par exemple, en 1931 et 1932. Les autres durent ralentir leurs opérations. En 1932, Kénogami-Jonquière avait réduit de moitié le nombre de ses ouvriers (1 000 au lieu de 2 000) ; Riverbend dut en faire autant ; Port-Alfred n'employait que 250 hommes au lieu de 350. Seule l'usine de Dolbeau semble s'être à peu près maintenue, grâce à un contrat avec les journaux de Hearst. Au total, les comtés du Lac-Saint-Jean et de Chicoutimi furent parmi les plus éprouvés de la Province au cours de la période de chômage de 1931-35. Vers 1934-35, la maison séculaire des Price (qui s'étaient construit un gratte-ciel de 17 étages à Québec en 1930) fut près de la ruine.

En 1937, la Compagnie Price s'est réorganisée sous la présidence du colonel Jones (aujourd'hui M.H.-J. Symington) et compte encore deux Price parmi les administrateurs. Petit à petit cette entreprise, comme les autres papeteries de la région, s'est relevée de l'impasse, malgré les difficultés de l'embauchage dues à la guerre. Si bien qu'en 1945 les usines de Price produisaient à 90% de leur capacité et qu'on se proposait de leur faire donner un rendement de 100% en 1946.

La capacité de production des papeteries du Saguenay—Lac-Saint-Jean s'élevait en 1941, à 2 240 tonnes de papier par jour. De ce total, l'entreprise des Price compte pour 1 353 tonnes, grâce à ses usines de Kénogami (703 tonnes), de Jonquière (66 tonnes) et de Riverbend (Saint-Joseph d'Alma, 584 tonnes). Le reste est partagé entre la Consolidated Paper Corporation, l'ancienne Ha! Ha! Sulfite, à Port-Alfred (553 tonnes), et la Lake Saint-John Power and Paper Co., filiale de la Saint-Lawrence Corporation Limited, à Dolbeau, au Lac-Saint-Jean (334 tonnes). Ainsi, abstraction faite des années de crise, la région du Saguenay et du Lac-Saint-Jean a multiplié sa production de pâte par 4 et celle de papier par 7 pour atteindre plus de 3 000 tonnes de l'une et 2 240 tonnes de l'autre. À ces trois grosses compagnies, on pourrait ajouter pour être complet celle de Desbiens, Lac-Saint-Jean, où la Saint-Raymond Paper Limited, dirigée par des capitalistes anglais, dispose d'une capacité de production de quelque 70 tonnes de pâte à papier par jour.

La compagnie Price Brothers dirige donc trois papeteries dans la région et dispose de l'équipement nécessaire pour se fournir en pâte. Sa production annuelle en papier journal s'élève à 400 000 tonnes. La plus considérable de ces usines est celle de Kénogami, comté de Chicoutimi, à environ 120 milles de Québec-ville, qui peut produire 216 000 tonnes de papier-journal par année, sans compter près de 11 000 tonnes de papier d'emballage et de carton de toutes sortes. Celle de Riverbend, située sur le Saguenay à quelque 23 milles de la précédente, dispose d'une capacité de production de 185 000 tonnes de papier-journal par année. Celle de Jonquière, qui fonctionne par contrat de location sous le nom de Jonquière Pulp Co., peut fournir 23 000 tonnes par année de carton et de quelques autres spécialités.

Directement ou directement par l'intermédiaire de leurs filiales, les Price disposent, au total, de 7 775 milles carrés de terres boisées appartenant à la Couronne et de 232 milles carrés qui leur appartiennent en propre. Ces chiffres comprennent les étendues forestières dont dépendent les usines de Rimouski, de Matane et de Priceville, mais la plus grande partie provient de «limites» forestières de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Ces étendues forestières contiennent, dit-on, suffisamment de bois pour alimenter les usines Price durant plus de 60 ans sans reboisement. Pour actionner ces usines, il faut de grandes sources d'énergie. La compagnie exploite elle-même cinq centrales électriques qui lui donnent un total de 70 000 c.-v. Elle possède, de plus, deux chutes d'eau, l'une à Wilson-Falls, sur la Shipshaw, l'autre sur la rivière Valin, qui ont une capacité d'environ 60 000 c.-v. Voici la répartition des sources d'énergie électrique des usines Price dans la région:

Tableau 6

Répartition des sources d’énergie électrique de Price au SLSJ

[Retour à la table des matières](#)

Centrales	Rivières	Capacité de production approximative en chevaux-vapeur
Chute-aux-Galets	Shipshaw	17 740
Chute Murdoch	Shipshaw	10 600
Kénogami	Au Sable	26 200
Jonquière	Au Sable	4 500
Chicoutimi	Chicoutimi	11 000

Mais toute cette énergie ne suffit pas encore à satisfaire les besoins. La Saguenay Power Company Limited lui fournit en plus, depuis 1926, 40 000 c.-v. par année; elle s’est engagée par contrat à lui fournir cette électricité jusqu’en 1977. Pour faire fonctionner toutes les machines de Price Brothers, il faut une main-d’œuvre considérable. Depuis quatre ou cinq ans, la grande difficulté ne provient pas des débouchés ou des prix, mais du manque de main-d’œuvre. Cette déficience au cours des quelques dernières années varie de 500 à 3 000 hommes. Selon les saisons et l’abondance plus ou moins grande des travailleurs, le nombre des ouvriers de la compagnie peut passer d’un minimum de 2 000 à un maximum de 10 000. Le programme de 1946-47 prévoit un embauchage de 5 000 hommes dans les usines et de plus de 8 000 dans les opérations forestières, soit un total de 13 000 travailleurs.

Ces travailleurs sont pour la majorité de la région même, dans une proportion de près de 90% et un bon nombre sont cultivateurs (environ 2 500). Le reste vient des quatre coins de la Province et notamment de la Beauce (près de 10% parfois). Autrefois la Gaspésie, les vallées de la Matapédia, de la Témiscouata et du Saint-Maurice en fournissaient un bon contingent. Elles en fournissent encore mais en nombre moins considérable, semble-t-il. Voici un

petit tableau du lieu de recrutement des bûcherons des Price qui fait bien voir la diversité de la provenance des coupeurs de bois. Ces chiffres sont ceux du bureau de recrutement de Québec, du mois de mai au mois de mars 1945:

Tableau 7

Origine des travailleurs forestiers de la compagnie Price

[Retour à la table des matières](#)

Comtés	Nombre	Comtés	Nombre
Dorchester	437	Rivière-du-Loup	176
Bellechasse	612	Montmagny	115
Lotbinière	170	Rimouski	98
Beauce	218	Matane	65
Mégantic	96	Bonaventure	32
Nicolet	26	Matapédia	43
Terrebonne	4	Gaspé	89
Frontenac	14	Québec	477
Témiscouata	157	Montmorency	77
Kamouraska	99	Autres	561
Total 3 678 engagements			

Ces quelques détails donnent une idée de l'importance que tient l'industrie de la pâte et du papier dans la Province et à plus forte raison dans la région. Les forêts du Saguenay et du Lac-Saint-Jean, qui sont les plus considérables de la Province, avec un volume de 18 000 millions de pieds cubes et qui donnaient en 1939 une production de 47,8 millions de pieds cubes, sont donc la matière première essentielle de l'activité industrielle de la région. Elles font vivre une grande partie de la population non seulement dans les opérations forestières et les usines de pâte ou de papier, mais aussi dans les scieries.

L'utilisation de la forêt pour le bois de construction, même si elle n'est pas aussi souveraine qu'elle l'a été dans le passé, demeure une source de revenus fort appréciable dans la région. Dans les régions de colonisation, notamment, on trouve par exemple à Ferland, Saint-Félix-d'Otis, Canton Hébert, Anse-Saint-Jean, Sainte-Rose-du-Nord, Canton Rouleau, Canton Bégin, Notre-Dame-de-la-Doré, des coopératives forestières qui produisent chacune une moyenne de près de 300 000 pieds cubes de bois de construction. Ces scieries moyennes occupent à elles seules plus de 1 200 hommes en permanence et quelque 1 700 durant six mois de l'année.

Quant aux petites scieries qui n'emploient que cinq à six hommes à la fois et qui se chiffrent par plus de 150, elles fournissent du travail à environ 2 000 ouvriers, dont la moitié d'une façon permanente. Cela signifie un total de quelque 5 000 hommes qui retirent des revenus plus ou moins considérables des scieries.

Environ un tiers des ouvriers employés dans les scieries moyennes sont des cultivateurs alors que plus des trois quarts de ceux qui travaillent dans les petites scieries vivent essentiellement de la terre. Le capital engagé dans les scieries moyennes atteint de nos jours 3 000 000 de dollars. Elles présentent un chiffre d'affaires de 5 500 000 dollars et rapportent à la population, en salaires, une somme de près de 1 800 000 dollars.

La production totale s'élève à environ 120 000 000 de pieds, mesure de planches. En plus des scieries et des usines de pâte et de papier, la forêt alimente une douzaine d'autres petites industries basées sur l'utilisation du bois: 4 manufactures de meubles, 3 de planches murales, 2 de pressage et 4 de boîtes.

Malgré cette utilisation intense de la forêt depuis un siècle, les réserves ligneuses ne sont pas à la veille de s'épuiser à moins que quelque catastrophe ne se produise. La forêt couvre encore 86% de la superficie totale de cette région qui compte près de 28 000 milles carrés, et plus de 40% de l'étendue forestière ne sont pas encore affermés. Voici comment se répartissent ces réserves importantes:

Tableau 8
Répartition des réserves de forêts

[Retour à la table des matières](#)

Tenure	Superficie en milles carrés
Forêts concédées	12 259
Forêts vacantes	11 530
Réserves cantonales	674
Réserves fédérales	18
Forêts privées	2 059
Total	26 540

La plus grande partie des 12 259 milles carrés de forêts concédées est partagée entre cinq grandes compagnies, dont une, la Quebec Pulp and Paper Corporation, qui a succédé à l'ancienne Compagnie de Pulpe de Chicoutimi, est inactive depuis plusieurs années. Voici comment sont réparties ces étendues forestières concédées:

Tableau 9
Les concessions forestières

[Retour à la table des matières](#)

Compagnie	Superficie en milles carrés
Price Brothers & Co Ltd	5 945
Consolidated Paper Corp.	2 974
Lake St-John Power & Paper Co	1 854
Brompton Pulp & paper Corp	634
Quebec Pulp & Paper Corp	206
St Raymond Paper Ltd	160
Autres	486
Total	12 259

Toutes ces usines, y compris celles qui sont fermées (comme les usines de Chicoutimi et Val-Jalbert), ont atteint une capacité de production de 2 580 tonnes de pâte par jour ou, au delà de 900 000 tonnes par année, dont 640 000 peuvent être transformées sur place en papier. En regard de ces monstres de l'industrie moderne, les scieries (au nombre de 209) et les manufactures de meubles présentent une figure plutôt modeste. À l'exception de deux scieries seulement, ayant un rendement annuel égal ou supérieur à 2 000 000 p.m.p., aucune ne vend en dehors de sa localité. La quantité de bois coupé en 1941 pour alimenter ces diverses industries se partageait comme suit:

Tableau 10
Quantité de bois coupé, 1941

[Retour à la table des matières](#)

Produits	Terrains privés	Terres de la couronne	Total
Bois à pâte	2 378	71 137	73 515
Bois de sciage	1 228	7 340	8 568
Bois divers	587	314	901
Total	4 193	78 791	82 984

La capacité annuelle de production de papier-journal (i.e. 640 000 tonnes) exige une coupe de 60 à 100 millions de pieds cubes. Or, la région peut fournir plus de 304 000 000 de pieds cubes. La consommation des usines est donc loin d'être excessive si on la juge en rapport avec les ressources locales, puisqu'elle représente moins de la moitié de l'accroissement. Toutefois, ces calculs paraissent quelque peu optimistes, notamment à M. Charles Gosselin qui déclarait au congrès régional tenu à Chicoutimi en 1942 : « Le chiffre de 16 pieds cubes à l'acre qu'on a adopté comme facteur d'accroissement annuel, s'il est fort raisonnable dans la section inférieure des rivières ou même sur le plateau des Laurentides, me semble bien trop élevé au nord du 49e parallèle. Or, les deux tiers de la région seraient compris dans ce secteur où l'accroissement est beaucoup plus lent, à

cause de la brièveté de la saison de végétation et de facteurs de milieu peu favorables à l'accroissement et à la reproduction des essences. De préférence, basons nos calculs sur un accroissement annuel de 10 pieds cubes à l'acre, pour considérer sur toute la surface une possibilité de 1 800 000 cordes et un volume global de 135 000 000 de cordes, ces chiffres devant s'appliquer tant dans la partie sud où l'exploitation est assez avancée, que dans la section nord encore inexploitée... Il reste ... que tout notre effort a porté jusqu'ici sur une partie, qui est moins de la moitié de notre domaine, et qui n'est pas suffisante pour alimenter notre industrie. Il y a lieu de craindre une rupture d'équilibre économique avant que nous n'ayons mis en valeur l'autre grande moitié, je veux dire la partie nord du bassin Lac-Saint-Jean et Saguenay, ou, pour préciser, la tête des rivières Péribonka, Mistassini et Du Chef. » En terminant ses judicieux commentaires, M. Gosselin apporta ces conclusions: « 1. Le bassin Lac-Saint-Jean-Saguenay renferme, dans mon opinion, un potentiel en matière ligneuse suffisant pour satisfaire à tous les besoins industriels ; 2. j'estime, en outre, qu'il offre des possibilités d'une exploitation à perpétuité, pourvu qu'il soit aménagé immédiatement, d'une façon adéquate, et dans toute son étendue ; 3. que l'économie de nos industries et de notre population bénéficiera ou souffrira dans la mesure où l'on mettra en vigueur un plan d'exploitation » ⁸.

La région du Saguenay—Lac-Saint-Jean forme un bassin de drainage remarquable par son étendue et sa puissance en sources d'énergie hydraulique. Toutes les eaux d'écoulement de ce bassin sont canalisées vers le Saint-Laurent par un seul émissaire: la rivière Saguenay. Le lac Saint-Jean lui-même est vaste réservoir de 410 milles carrés situé (en tenant compte de l'exhaussement de 17 pieds et demi dû aux barrages) à 330 pieds au-dessus du niveau de base, le Saint-Laurent. Les rivières qui s'y déversent sont longues et abondantes : la Péribonka s'allonge sur 290 milles et comporte un bassin de 12 000 m.c.; la Mistassini a une longueur de 160 milles et un bassin de 7 730 m.c. ; la Chamouchouane, une longueur comparable à un bassin de 5,700 m.c., etc.

⁸ Charles Gosselin, *La Forêt Québécoise*, avril 1943.

Le développement industriel de la région a été rendu possible non seulement à cause de la présence de la matière première forestière, mais aussi (et surtout dans le cas de l'aluminium) à cause de la présence d'une extraordinaire abondance d'énergie hydraulique. Cela ne s'est pas produit tout seul, car si les débits sont puissants, ils sont aussi fort irréguliers, ce qui entraîne de singulières complications pour l'industrie qui fonctionne toute l'année. En hiver, par exemple, où toutes les précipitations tombent sous forme de neige, l'écoulement est très faible, alors qu'au contraire, le printemps amène, avec la fonte des neiges, des maxima considérables. Cette irrégularité ne portait pas à conséquence au début, alors que l'activité des scieries était suspendue durant l'hiver. Mais avec l'industrie moderne, il en est autrement. Le premier gros travail consistait donc à régulariser les débits en construisant des barrages qui augmenteraient le volume des bassins de retenue.

Six grands barrages furent d'abord élevés, dont le plus considérable au Portage-des-Roches, pour régulariser l'écoulement des eaux du lac Kénogami. Le niveau de ce lac fut du même coup relevé de 32 pieds au-dessus des basses eaux, ce qui portait la capacité du bassin à 382 millions de mètres cubes et lui assurait un débit de 750 et de 375 gallons durant toute l'année à chacune des rivières Chicoutimi et aux Sables.

On s'attaqua ensuite au Saguenay lui-même dans des travaux encore plus considérables en transformant le lac Saint-Jean en un immense réservoir. On réussit à élever le plan du lac de 17,5 pieds au-dessus des basses eaux moyennes d'été en construisant une série de huit barrages pour boucher toutes les issues où l'eau pouvait s'échapper dans les deux décharges. L'usine fut élevée sous l'un des barrages, à travers le col de la Grande-Décharge qui sépare l'Ile Maligne de la rive nord. Les travaux étaient achevés en 1926. C'est à la suite de cette réalisation grandiose que de nouvelles papeteries furent installées ou mises en mouvement à Riverbend, à Port-Alfred et même à Dolbeau. Devant de tels succès, les capitalistes, américains surtout, décidèrent de faire plus grand encore. L'usine de l'île Maligne utilisait une dénivellation d'une centaine de pieds. Il restait donc, en aval, encore quelques 200 pieds de dénivellation que l'on pourrait utiliser sur le

Saguenay. Les travaux commencèrent en janvier 1928 avec 800 ouvriers.

« Un barrage de béton de 3 000 pieds de long fut construit obliquement en travers du Saguenay, qui remontait de 25 pieds le niveau de la rivière afin d'augmenter la hauteur de la chute. Sous la chute fut édiflée une centrale à quatre éléments de 60 000 chevaux chacun, donnant ainsi à la Chute-à-Caron une puissance de 240,000 h.p. qui a été disponible en 1931 » ⁹. Mais ce n'était là au total, dans l'idée des constructeurs, qu'une installation provisoire, qu'une amorce dans le projet extraordinaire par lequel on voulait détourner le cours entier du Saguenay sur une longueur de deux milles jusqu'à l'embouchure de la rivière Shipshaw. Ces derniers et gigantesques travaux ont déjà été décrits dans *L'Actualité Économique* ¹⁰. Voici la répartition de cette énergie par centrale électrique, d'après le rapport le plus récent du Saguenay Industrial Development Association :

Tableau 11
Développement hydroélectrique du Saguenay (en c. – v.)

[Retour à la table des matières](#)

Rivière Ha! Ha! no 1	1 300
Rivière Ha! Ha! no 2	800
Rivière-à-Mars	1 300
Chicoutimi	8 500
Pont-Arnaud	7 200
Chute-Garneau	3 500
Jonquière	1 500
Jonquière	600
Kénogami	6 000
Shipshaw no 2	1 200 000

⁹ Raoul Blanchard, *L'Est du Canada français*, tome II, p. 104.

¹⁰ Benoît Brouillette, « L'aluminium au Saguenay », *L'Actualité Économique*, octobre 1946. [Texte disponible dans [Les Classiques des sciences sociales](#). JMT.]

Shipshaw no 1	280 000
Chute-à-Murdock	10 800
Chute-aux-Galets	17 600
Ile-Maligne	540 000
Belle-Rivière	1 000
Desbiens	1 400
Val-Jalbert	1 000
Saint-Prime	100
Saint-Félicien	230
Total	2 082 830

Grâce à tous ces travaux d'art, la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean peut produire aujourd'hui l'énergie formidable de 2 082 830 chevaux-vapeur, sur un total de quelque 5,5 millions pour la province de Québec et d'environ 9,3 millions pour l'ensemble du Canada. Les industries du papier et de l'aluminium utilisent évidemment la part du lion de ce total, mais elles sont encore loin de tout absorber. Il en reste beaucoup pour les autres industries de la région et pour les développements futurs.

À part le travail du bois et de l'aluminium, peu d'industries méritent d'être mentionnées. Elles n'emploient au total que 700 ou 800 ouvriers, qu'on peut répartir surtout à Chicoutimi, 300, à Jonquière-Kénogami, 250, à Roberval, une centaine, autant à St-Joseph d'Alma et une cinquantaine ailleurs. À Chicoutimi, nous avons noté la présence d'une fabrique de meubles, d'une filature de lainages, d'une manufacture de chaussures, de plusieurs ateliers mécaniques, et d'une intéressante entreprise qui fabrique des canots en aluminium. Son propriétaire, M. Nérée Bélanger, a fondé son établissement (Les canots d'aluminium - Saguenay) en 1945, dans l'atelier mécanique de l'ancienne Compagnie de Pulpe de Chicoutimi. Il utilise comme matière première un alliage d'aluminium en feuille, le durolium, fabriqué à Kingston. Il fait quatre modèles de canots, deux de 14 pieds, dont le poids net est de 55 livres et deux de 16 pieds, pesant de 65 à 75 livres. Ce sont des embarcations légères qui ont l'avantage de maintenir leur poids constant et qui, étant munis de chambres à air

hermétiques aux extrémités, sont, paraît-il, insubmersibles. Ils coûtent cependant plus cher qu'un canot de toile ordinaire (135 à 150 dollars). M. Bélanger en a fabriqué 700 la première année et se propose d'agrandir son établissement dès que la matière première sera moins rationnée. Il étudie la fabrication d'autres types d'embarcations qui seraient munies d'un moteur. La vente de ces produits se fait par l'intermédiaire d'une agence montréalaise. On en a expédié par tout le Canada et aux États-Unis jusqu'en Floride. L'atelier n'emploie en moyenne que 25 ouvriers

Il est une autre entreprise industrielle, qui pourrait se développer davantage parce que fondée sur une ressource de la région. C'est la carrière de granit de Saint-Gédéon. Elle est située entre Saint-Gédéon et Saint-Joseph-d'Alma. Ses bureaux sont établis dans cette dernière ville. Le propriétaire, M. Eugène Robitaille, a fondé cette entreprise en 1931. On trouve dans le canton Signay (Saint-Gédéon) un des plus vastes affleurements d'anorthosite du Canada. Il s'agit d'une pierre à gros grains qui prend au plissage une belle coloration vert foncé; on l'appelle le granit noir. Elle se laisse tailler en plaques assez, minces; on l'utilise comme pierre à monument et comme revêtement pour les façades des édifices. Cette industrie a profité durant la guerre de l'absence de son plus rude concurrent, le granit noir de Suède. En 1945, on a extrait 2 500 tonnes de granit noir et 1 800 tonnes de granit rose (Saguenay Red) d'une autre carrière des environs sur l'île d'Alma. Une centaine d'hommes travaillent dans les carrières et ateliers. C'est la plus importante entreprise en dehors des grandes industries de la région. Elle vend ses produits par tout le Canada. Environ 80 % de la production ont été expédiés hors de la province de Québec, en Ontario et jusqu'en Alberta et en Colombie-Britannique. Les marchés de 1946 semblent être surtout les États-Unis, pour le granit rose, le Canada, pour le granit noir. Le coût du transport est onéreux. Il est de soixante dollars la tonne pour Vancouver, huit dollars pour Montréal, six dollars pour Québec. Le granit de Suède, transporté par eau, revient à meilleur marché. La taille et le polissage de chaque morceau se fait sur place, mais il semble qu'un problème de main-d'œuvre spécialisée se pose ici. Les tailleurs de pierre sont rares et la main-d'œuvre experte actuelle commence à vieillir. Ce serait dommage de voir une entreprise, si pleine d'allant, péricliter, faute de bons ouvriers.

- III -

[Retour à la table des matières](#)

Après l'industrie et l'agriculture, c'est le commerce qui occupe la majeure partie des travailleurs de la région. Or le commerce n'a pas manqué de profiter largement des progrès de l'industrie. En 1941, on comptait déjà environ 2 000 employés à l'exclusion des patrons, dans le seul commerce de détail. Si l'on y ajoute le commerce de gros et les employeurs, on arrive à plus de 3 000 personnes vivant du commerce, et cela avant que l'industrie n'atteigne son apogée.

D'ailleurs, on se fera une bonne idée de ses progrès entre les deux derniers recensements en examinant le tableau 12. Le volume des ventes au détail a augmenté de 160% dans le comté de Chicoutimi entre 1931 et 1941 et de 107% dans celui du Lac-Saint-Jean. C'est le plus fort pourcentage d'augmentation de la Province, à l'exclusion de l'Abitibi-Témiscamingue, qui a connu durant cette période sa plus grande expansion minière et agricole.

Au premier rang se place le comté de Chicoutimi, dont les ventes pour 1941 sont deux fois et demie supérieures à celles du Lac-Saint-Jean. Il compte trois fois plus d'employés. Ses plus fortes agglomérations urbaines arrivent en tête: Jonquière-Kénogami, 6,8 millions de dollars; Chicoutimi, 6,7 millions, et Port-Alfred avec ses deux satellites, 2,4 millions. La seule ville qui dépasse le million de dollars pour ses ventes au Lac-Saint-Jean est Saint-Joseph-d'Alma.

Tableau 12
Le commerce de détail dans la région du Saguenay—Lac-St-Jean
en 1931 et 1941

[Retour à la table des matières](#)

Nombre de magasins			Ventes en \$			Nombre d’employés			
	1931	1941	1931	1941	Augmenta- tion en %	Hom- mes	Fem- mes	Total	Salaires en \$
Comté Chicoutimi	436	615	7 058 900	18 404 300	160,7	971	458	1 429	1 315 900
Ville de Chicoutimi	136	153	2 960 000	6 718 000	127,0	368	160	528	544 200
Jonquière-Kénogami	135	185	2 405 100	6 813 200	141,5	367	197	564	500 100
Bagotville, Port-Alfred, Grande-Baie	87	100	945 600	2 370 380	150,0	110	40	150	119 200
Arvida	8	21	279 100	1 093 900	292,0	76	51	127	105 000
Comté du Lac-St-Jean	422	560	3 690 400	7 648 200	107,2	364	148	512	410 500
Saint-Joseph d’Alma	51	62	540 900	1 649 700	205,0	87	51	138	118 600
Dolbeau	22	32	339 500	909 400	167,9	51	19	70	56 700
Roberval	43	42	501 200	844 900	68,6	39	19	58	46 500
St-Félicien		32		585 900		25	14	39	42 300
St-Jérôme		32		559 200		35	9	44	33 500

Les groupes de produits les plus actifs sont les suivants, pour le premier comté:

- produits alimentaires: 5 600 000 sur 18 400 000 dollars, pour lesquels Jonquière-Kénogami est au premier rang, suivi de près par Chicoutimi;
- automobiles et accessoires: 2 854 000 dollars, pour lesquels Chicoutimi est en tête et triple le volume d'affaires de son plus proche concurrent;
- marchandises générales: 2 550 000 dollars, avec Jonquière-Kénogami, Port-Alfred-Bagotville et Chicoutimi;
- le vêtement: 2 320 000 dollars, avec Chicoutimi d'abord, suivi d'assez près par Jonquière-Kénogami.

Dans le comté du Lac-Saint-Jean, les produits alimentaires arrivent aussi en première place avec 2,4 millions de dollars sur 7,6, mais les magasins généraux de campagne viennent en deuxième lieu (2 millions de dollars) et font cinq fois plus d'affaires que ceux du comté de Chicoutimi. Ce contraste s'explique par le fait que la population rurale est plus nombreuse et largement distribuée sur un vaste territoire.

Depuis 1941, le volume du commerce a encore augmenté. Il est difficile, cependant, de dire dans quelle proportion. Une seule maison importante, Gagnon Frères, a ouvert dix commerces nouveaux en cinq ou six ans, portant à une trentaine le nombre de ses magasins. Elle aurait fait pour 7 millions de dollars d'affaires en 1944. Un des propriétaires estime à 35% l'augmentation de son commerce. La maison Côté et Boivin est une autre entreprise importante s'occupant surtout du commerce en gros.

Parallèlement au commerce libre, se sont développées les coopératives de consommation, fondées par les syndicats ouvriers. Elles sont les plus prospères, paraît-il, de la Province. Il y en avait déjà dix en 1943 qui faisaient pour un million de dollars de ventes par année. Elles sont au nombre de dix-huit maintenant et ont doublé leur chiffre d'affaires. Ceci ne représente guère que 10 % du commerce régional. Voici la liste des principales:

La Glaneuse, Jonquière	capital 95 000\$
La Sociale, Arvida	63 000\$
La Gardienne, Kénogami	50 000\$
La Capitale, Chicoutimi	--
L'Économie, Port-Alfred	--
L'Ouvrière, Bagotville	--
La Citoyenne, Grande-Baie	--
La Prévoyante, Desbiens	--
La Robervaloise, Roberval	--
La Villageoise, Saint-Félicien	--
La Progressive, Dolbeau	--
La Vaillante, Saint-Ludger-de-Milot	--
La Protectrice, Saint-Nazaire	--
La Ménagère, Saint-Henri-de-Taillon	--

De jeunes et enthousiastes propagandistes veulent en organiser et consolider une dizaine d'autres. Leur objet est de faire baisser le coût de la vie de 20% et de venir en aide à leurs membres nécessiteux. Déjà une caisse-prêt fonctionne, permettant de faire certains crédits aux chômeurs et malades. Ces magasins n'effectuent cependant que des ventes au comptant. Leur meilleure propagande est de libérer leurs clients des dettes qu'ils contractaient auparavant dans les magasins. Matière d'éducation. La coopération s'étend à d'autres domaines: caisses populaires, sociétés agricoles et même à l'habitation. Un foyer coopératif a été fondé à Chicoutimi en 1944. La société compte actuellement 61 membres ayant souscrit 18 actions de 20 dollars chacune.

- IV -

[Retour à la table des matières](#)

On a besoin plus que jamais de bonnes relations entre la région, autrefois isolée, du Saguenay—Lac-Saint-Jean et le reste de la Province. L'isolement a été peu à peu vaincu par la navigation d'abord, les anciens chemins de terre ensuite, et par l'avènement des chemins de fer, facteur décisif du développement commercial et industriel au tournant du XXe siècle. À l'époque moderne, s'ajoutent la construction des bonnes routes à partir de 1925 et la création d'aéroports durant la guerre de 1939. L'isolement, dont a souffert la région à ses débuts, n'est plus que relatif maintenant. Examinons les problèmes que posent chacun de ces moyens de transport.

La navigation maritime fut le premier moyen d'accès de la région. Le Saguenay est navigable à eau profonde jusqu'à Chicoutimi. La marée remonte même jusqu'au pied de la centrale de Shipshaw. Les cartes marines montrent des profondeurs considérables sur toute la largeur du Saguenay depuis son embouchure jusqu'au fond de la baie

Ha ! Ha ! ¹¹. Vers l'amont, il a fallu creuser une partie du chenal, entre Saint-Fulgence et le port de Chicoutimi. Les profondeurs les plus faibles à marée basse dépassent 20 pieds, donc suffisantes pour les navires qui remontent jusqu'ici. Cependant l'accès de la baie Ha ! Ha ! est plus facile que celui de Chicoutimi. C'est ce qui explique que Port-Alfred, une fois outillé, concurrence victorieusement le port de Chicoutimi.

Ce dernier est le plus ancien des deux ports de la région. Il est établi sur la rive droite du Saguenay entre l'avenue Morin et la gare-terminus du C.N.R. Ses quais s'allongent parallèlement à la rivière sur 2 500 pieds ¹². Ce qui est amplement suffisant pour recevoir plusieurs navires de mer à la fois. Il y a cinq lieux principaux d'accostage. Un bassin rectangulaire de 750 pieds de large sur toute la longueur du quai, et profond de 30 pieds à marée basse, permet d'effectuer les manœuvres aisément. Le quai est parcouru par plusieurs voies ferrées et routes pavées; il est muni de deux entrepôts qui appartiennent au port et de plusieurs autres qui sont la propriété des usagers; des appareils de manutention mécanique complètent cet outillage. L'actif du port dépasse quatre millions de dollars.

L'utilisation du port ne répond guère à cet excellent et coûteux aménagement. Le tonnage des marchandises reçues et expédiées est relativement faible. Durant la crise il s'est abaissé à moins de 30 000 tonnes (25 600 aux réceptions et 2 000 aux expéditions en 1932). Il est remonté entre 75 000 et 100 000 tonnes avant la guerre, pour toucher le plus haut sommet de son histoire en 1940 avec plus de 200 000 tonnes, soit 195 000 tonnes aux réceptions et 10 500 tonnes aux expéditions. Le trafic a diminué de moitié en 1944 et le tonnage des expéditions est à peu près nul. C'est donc un port qui reçoit des quantités assez appréciables de marchandises, mais n'a pas de fret à offrir

¹¹ Trois cartes marines sont à consulter : 1. *Saguenay River*, no 1 203, Service hydrographique du ministère des Mines et Ressources, Ottawa, carte établie à l'échelle de 1/36 482 en 1936-37, dernière édition, 1943. 2. *Baie Trinité to St-Fulgence*, no 1 203, mêmes dates. 3. *St-Fulgence to Shipshaw*, no 1 209, carte établie à l'échelle de 1 / 18 000 en 1915, dernière édition, 1944.

¹² Voir le plan : *Chicoutimi Harbour*, National Harbours Board, échelle de 100 pieds au pouce, 1945, Ottawa.

en retour. La composition de ce commerce ne varie guère d'une année à l'autre. Le charbon forme le gros des marchandises reçues, 80% en 1944; puis l'essence, 10 %, les marchandises non spécifiées, 3,5%, le bois, 2,5% Les seules expéditions qu'on relève pour 1944 sont de faibles quantités de bois (1 035 tonnes). Avant la guerre, le port expédiait du papier-journal (4 000 tonnes en 1936).

Les navires qui le fréquentent sont surtout affectés au service intérieur et au cabotage. Sur 153 navires en 1944, 140 appartenaient à cette catégorie. Il n'y avait que sept navires au long cours. Le tonnage brut de cette flotte est de l'ordre de 100 000 t. par année. Ce sont principalement des navires de cueillette, surtout des charbonniers venant de Sydney, Nouvelle-Écosse, ou des États-Unis par la voie des Grands-Lacs. Il y a en outre des goélettes de l'estuaire et du golfe Saint-Laurent.

Il y a un genre de trafic cependant qui progresse depuis une dizaine d'années, c'est celui des voyageurs. La Canada Steamship Lines Co. entretient entre Montréal et le Saguenay un service hebdomadaire pour les touristes durant la belle saison. Le nombre des passagers arrivés a augmenté brusquement de moins de 500 à plus de 2 500 entre 1937 et 1938 et était en 1945 de l'ordre de 5 000. Il semble que ce trafic soit uniquement touristique parce que le nombre des départs correspond à celui des arrivées. Mais ce courant de voyageurs est beaucoup moindre que celui qui passe par Bagotville, où les navires de la C.S.L. ont des services quotidiens.

Bref, il ne faut pas s'étonner si le port de Chicoutimi souffre de déficits dans son administration. Ils sont de l'ordre de 200 000 dollars par année. Le déficit accumulé se chiffre par 2,5 millions de dollars. La situation est différente à Port-Alfred. Au fond de la baie Ha ! Ha ! se trouvent deux ports côte à côte: celui de Bagotville, port administré par le ministère des Travaux publics du gouvernement fédéral et celui de Port-Alfred, dont les installations appartiennent à des sociétés privées: Saguenay Terminais (Aluminum Co. of Canada) et Consolidated Paper.

Le quai de Bagotville est construit au nord-est de l'agglomération, à l'endroit où la courbe bathymétrique de 5 brasses se rapproche de la

rive, évitant ainsi les battures formées par les alluvions de la Rivière-à-Mars plus au sud. C'est un double quai de 200 pieds de long, desservi par une voie ferrée, au bout duquel les navires de la C.S.L. trouvent un accostage de 35 pieds d'eau à marée basse. Ils peuvent s'y ranger à trois côte à côte. Les barges et goélettes amarrent sur les côtés du quai, où les profondeurs sont moindres. Deux hangars servent d'entrepôt.

On a aménagé une gare de voyageurs, car ce genre de trafic constitue l'activité principale du port. De juin à la mi-septembre, la C.S.L. entretient un service quotidien de Montréal (24 heures) et de Québec (12 heures) avec Bagotville. C'est le voyage classique sur le fleuve, l'estuaire et le fjord du Saguenay que font de nombreux touristes durant les chaleurs estivales. Le prix d'aller et retour est de 22,20 dollars de Montréal et 12,05 dollars de Québec sans compter les suppléments des repas et cabines. Ces navires font une centaine de voyages par saison. Les statistiques du nombre des voyageurs ne sont pas publiées ; mais si Chicoutimi en reçoit 5 000 en une dizaine de voyages, il est vraisemblable que Bagotville en reçoive dix fois plus. Le port est fréquenté, en outre, par des goélettes qui apportent du bois à pâte à l'usine de Port-Alfred. Ces dernières viennent de la côte nord et de la rive sud de l'estuaire et du golfe et font environ 1 200 voyages par saison. La saison de navigation dure depuis le début de mai jusqu'à la fin de novembre.

Port-Alfred est, par contraste, une création purement commerciale, destinée à ravitailler les industries en matières premières et en combustibles. On l'a construit au centre de la baie, un peu au sud du cône d'alluvions de la Rivière-à-Mars, où les profondeurs de quatre à cinq brasses se rapprochent de la rive. Le port est compris entre deux quais parallèles, perpendiculaires à la rive. Celui du sud, qui porte les principales installations portuaires se prolonge par un troisième quai bâti à angle obtus sur le rebord de la batture. Ces quais mesurent 2 500 pieds et permettent l'accostage de 6 navires de mer à la fois, par 30 pieds d'eau. Au large, la baie a des profondeurs de 50 à 60 brasses, elle mesure plus de 2 milles de largeur et peut abriter plusieurs centaines de bateaux à l'ancre.

Le port est bien muni de toutes les installations mécaniques que réclame sa fonction. Le minerai est déchargé à raison de 300 tonnes à l'heure sur le quai du nord et transporté par un tapis roulant (convoyer) de 1 000 pieds vers un vaste hangar d'une capacité de 125 000 tonnes. Ce même appareil décharge aussi le charbon dans une cours à côté du hangar, où l'on peut en entasser 150 000 tonnes. Le pétrole est recueilli par pipeline et expédié dans une série de réservoirs (3 millions de barils) situés près de la route nationale, un peu à l'écart des quais. Les quais du sud servent principalement à la Consolidated Paper Corporation, qui possèdent un hangar d'une capacité de 15 000 tonnes pour l'entreposage de la pâte et du papier. Ces quais sont également munis de tapis roulants. Plusieurs voies ferrées en éventail desservent toutes ces installations. Le bois à pâte, transporté vers Port-Alfred en goélettes et barges est déchargé dans l'eau à l'intérieur d'une estacade (boom) et se mêle à celui qui arrive par flottage des rivières de l'intérieur.

L'utilisation du port révèle des conditions plus satisfaisantes que celles de Chicoutimi. Avant la guerre, en 1939, le tonnage des navires qui fréquentaient le port était de 700 000 tonnes de jauge, dont la moitié pour la navigation au long cours. Il s'est augmenté à 900 000 tonnes en 1943 et était de 770 000 en 1944. On connaît la nature des marchandises manipulées dans ce port depuis quelques années ¹³. Le volume des déchargements l'emporte de beaucoup sur celui des chargements. Ce manque de fret de retour était occasionné par la guerre; car en période normale, le port exporte du papier, du bois et de l'aluminium. En 1943, par exemple, il a reçu 800 000 tonnes de marchandises et en a expédié 3 800; en 1944, il en a reçu 629 000 tonnes et expédié 22 500. Ce trafic se compose de bauxite pour les deux tiers du volume, soit 400 000 à 500 000 tonnes, de charbon, 200 000 à 300 000 tonnes, de minerais (cryolithe et fluorine), de soufre, etc... Aux chargements, on remarque surtout de la pâte de bois et du papier (12 000 tonnes en 1944). Avant la guerre on en expédiait de 75 000 à 100 000 tonnes. Il y a reprise cependant, car on nous informe qu'en 1945 les expéditions furent de 12 000 tonnes de papier et de 3 000 à 4 000 tonnes de pâte. Il y eut forte augmentation, en outre, d'importation de bauxite, environ un million de tonnes. Cette activité se reflète

¹³ *Shipping Report*, annuel depuis 1938, Office fédéral de la statistique, Ottawa.

dans le nombre des débardeurs qui sont environ 600, réunis en association adhérente aux Syndicats Catholiques. Chicoutimi au contraire n'en a que quelques-uns.

Les touristes qui traversent la région, en été, sont frappés par l'aspect des environs. À Bagotville, ce sont les grands navires blancs de la C.S.L. qui s'illuminent durant la nuit. À Port-Alfred, une flottille bigarrée déverse sur les quais et au voisinage le minerai duquel se dégage un panache de fumée rousse, le charbon, le bois à pâte qui flotte en immenses tapis sur les rives. De longues files de wagons gravissent péniblement les terrasses vers l'intérieur. Les visiteurs les plus délicats pensent peut-être que le va-et-vient, les fumées, le bruit gâtent le magnifique paysage de la baie Ha ! Ha ! Pour ceux qui gagnent leur vie dans la région, cette activité commerciale est réjouissante, car plus elle est grande, plus le pays est prospère.

Comme l'indique le tableau 13, les voies ferrées furent construites dans la région en l'abordant par l'ouest. La ligne principale va de Québec à Chambord et à Roberval (1888) en contournant le massif du parc des Laurentides. Elle fut prolongée cinq ans plus tard vers Chicoutimi, et vers Bagotville en 1910, enfin jusqu'à Dolbeau au nord-ouest en 1930. Ces lignes appartiennent désormais aux Chemins de fer nationaux, sauf les compagnies Roberval & Saguenay et Alma & Jonquière, exploitées par l'Aluminum Co. Ce long détour vers l'ouest explique, en plus de l'état médiocre de cette ligne à voie simple, la lenteur des communications. Le train de nuit de Québec à Chicoutimi met 9,25 heures pour parcourir 227,4 milles (vitesse horaire moyenne inférieure à 25 milles).

Tableau 13
Chronologie de la construction
des lignes de chemin de fer de la région

[Retour à la table des matières](#)

<i>Quebec & Lake Saint John Ry</i>	
Québec à Roberval (1888)	191,0
Chambord – Chicoutimi (1894)	51,2
<i>James Bay & Eastern Ry</i>	
Roberval – Saint-Félicien (1910)	17,6
<i>Roberval & Saguenay Ry</i>	
Jonction Baie Ha ! Ha ! (Arvida) à Bagotville (1910)	18,0
Jonction Labrosse à Chicoutimi (1912)	3,4
Jonction Chicoutimi à Laterrière (1912) (ligne abandonnée)	8,0
Autres embranchements (1913)	4,0
Jonction Baie Ha ! Ha ! à Shipshaw (1926)	5,0
<i>Alma & Jonquière Ry</i>	
Jonction Saguenay Power (près Hébertville) à Isle-maligne (1923)	11,5
<i>Canadian National Railways</i>	
Saint-Félicien – Dolbeau (vers 1930)	28,0
Total	307,7

Celui de Montréal, qui se raccorde au précédent à Rivière-à-Pierre, fait le trajet en 13 heures (317,7 milles). La circulation est encore plus lente pour atteindre Dolbeau: on met 3,30 heures pour y aller de Chambord, soit à une vitesse moyenne de 17,5 milles à l'heure. La voie qui se rapproche le plus de la région en longeant l'estuaire du Saint-Laurent par l'est, est celle du Québec & Saguenay, construite en 1919 entre Sainte-Anne-de-Baupré et La Malbaie. Prolongée jusqu'à Port-Alfred, elle débloquerait la partie orientale, désormais la plus industrialisée. Mais la concurrence de la navigation

et plus récemment des routes terrestres est sans doute venue contre-carrer les projets des fondateurs.

On pourrait se demander aussi pourquoi ces voies ferrées, aux courbes nombreuses et aux rampes assez fortes, ne sont pas électrifiées. Dans les pays et régions bien pourvus de forces hydroélectriques, on applique l'électricité à la traction mécanique. Les locomotives consomment du charbon importé des provinces maritimes ou des États-Unis. À cela les spécialistes répondent que les frais d'outillage et d'installation seraient trop élevés en regard de la faible densité de la population et des distances à parcourir. Est-ce un jugement définitif ? Il faudrait étudier cet aspect du problème ferroviaire canadien au moment où le pays dispose d'un fort excédent d'énergie électrique.

Depuis l'après-guerre 1914-1918, la Province s'est orientée vers l'amélioration de son réseau routier; tant pour répondre aux besoins régionaux que pour promouvoir le tourisme. La région est actuellement reliée au reste du Québec par trois routes de grande circulation (voir le tableau 14) : l'une (no 54) traverse directement le parc des Laurentides pour atteindre la rive orientale du lac Saint-Jean à Hébertville; les deux autres s'embranchent sur la route de la rive gauche de l'estuaire pour rejoindre le fond de la baie Ha ! Ha ! plus à l'est. Enfin, une bonne route intérieure relie la rive sud du Saguenay au lac Saint-Jean et en fait le tour complet. L'intérieur même de la région est desservi par 1 140 milles de route, dont 325 sont de grande circulation. Elles sont fermées en hiver depuis les chutes de neige persistantes (novembre et décembre) jusqu'au dégel du printemps (avril ou mai). Mais depuis quelques années on entretient certaines routes d'hiver le long du Saguenay entre Port-Alfred, Chicoutimi, Kénogami et Saint-Joseph-d'Alma. D'autres routes de camion vers les camps forestiers sont aussi praticables en hiver. Certains usagers utilisent en outre l'autoneige. Bientôt on passera par la nouvelle route de Chicoutimi à Québec en toute saison.

Sur ces routes circule un nombre impressionnant d'autobus, de camions et de voitures. Il y avait 7 500 véhicules enregistrés en 1944, soit un par 20 habitants. À cet égard, le comté de Chicoutimi se place au quatrième rang dans la Province, après Montréal, Québec et Trois-Rivières. La principale entreprise d'autobus est celle de

la Compagnie des Autobus et Taxis Limitée, fondée à Chicoutimi en 1925 par M. O. Crevier.

Tableau 14
Liste des routes principales de la région
et de leurs liaisons avec Québec

No		Routes Pavées	Routes en gravier (milles)	Longueur totale
54	Québec - Hébertville			
	(via Parc des Laurentides)	15	125	140
15				
et				
56	Québec – Baie-St-Paul – Grande-Baie	25	112	137
15				
et	Baie-St-Paul – St-Siméon – Grande-Baie			
16	Chicoutimi – St-Bruno	40	135	175
55	Tour du Lac St-Jean	30	120	150
	Total	110	492	602

Tableau 15
Longueur des routes dans la région

Comtés	Routes régionales et provinciales	Chemins Municipaux (en milles)	Total
Chicoutimi	150	360	510
Lac St-Jean Est	75	185	260
Lac St-Jean Ouest	100	270	370
Total	325	815	1 140

Elle a connu une expansion digne de remarque durant la guerre. Malgré les restrictions, elle a réussi à acheter ou même se construire plus de 50 véhicules et possède un personnel de 170 employés. Cette compagnie entretient huit services interurbains et ruraux et quatre services urbains dans les quatre agglomérations principales. Il existe en outre une quinzaine d'autres services hors de la région de Chicoutimi. On peut dire que tous les endroits de quelque importance sont desservis en été par autobus.

La liste des principaux services, dans le tableau 16, nous fait comprendre facilement pourquoi les chemins de fer n'ont plus eu de trains de voyageurs et pourquoi ils ne sauraient guère se développer. Car les marchandises légères sont transportées par camion comme les voyageurs le sont par autobus.

D'autre part, la voirie est en développement accéléré (et ce n'était pas sans besoin) depuis que le ministre provincial de la Voirie est le député de Chicoutimi. Les travaux les plus importants se font en 1946 aux deux extrémités de la région. On est en train de refaire entièrement la route du parc national des Laurentides pour l'amener directement à Chicoutimi, depuis le centre du parc jusqu'au lac Jacques-Cartier par Laterrière.

Cette route dont on prévoit le parachèvement pour 1948 sera aussi large et facile à parcourir que celle de Sainte-Agathe à Montréal dans les Laurentides. Les autobus Crevier espère établir un service de trois heures entre Chicoutimi et Québec, trois fois plus rapide que par le train et presque aussi rapide que par l'avion, si l'on compte les trajets entre les villes et les aéroports.

Tableau 16

Principaux services d’autobus de la région et leur fréquence

[Retour à la table des matières](#)

I. Compagnie des Autobus et Taxis Limitée (Chicoutimi)

- 1 Chicoutimi-Québec via Kénogami
2 départs quotidiens dans chaque sens
2. Chicoutimi-La Malbaie via Saint-Siméon
1 départ quotidien, excepté le dimanche. Fait le raccordement avec le traversier de la Rivière-du-Loup (Saint-Siméon) et l’autobus entre Québec et Baie-Comeau
3. Chicoutimi-Baie-Ha! Ha!
24 départs quotidiens. Raccordement avec le bateau de la Canada Steamship
4. Prolongation du service précédent jusqu’à Otis, Anse-Saint-Jean et Petit-Saguenay
1 départ quotidien qui assure le raccordement avec l’autobus de Québec-Grande-Baie via Baie-Saint-Paul
5. Chicoutimi-Arvida-Kénogami-Jonquière
Départs quotidiens chaque quart d’heure de 6 heures 15 du matin à minuit. Raccordement avec Jonquière-Dolbeau via Roberval
6. Chicoutimi-Saint-Joseph-d’Alma
7 départs quotidiens.
7. Chicoutimi-Sainte-Anne
31 départs quotidiens
8. Service précédent prolongé vers Terres-Rompues et Shipshaw par la rive nord du Saguenay.
2 départs par semaine
9. Services urbains
 - a) Chicoutimi: intervalle d’une demi-heure l’avant-midi et d’un quart d’heure l’après-midi
 - b)
 - c) Arvida: intervalle d’une demi-heure
 - d) Baie-Ha! Ha!, Bagotville, Port-Alfred-Grande-Baie: même intervalle d’une demi-heure

II. Autobus Gauthier et Morin (Jonquière)

Service Jonquière-Dolbeau via Roberval.
3 départs quotidiens

III. Autobus P. Tremblay (Jonquière)

Service Jonquière-Dolbeau via Saint-Coeur-de-Marie
2 départs quotidiens

IV. Compagnie d’Autobus Fournier limitée (Québec)

Service Dolbeau-Québec via Alma.
1 départ quotidien et services supplémentaires de fin de semaine entre Dolbeau et Alma

V. Services divers

- 1, Chicoutimi-Saint-Honoré, 2 départs quotidiens.

- Falardeau, 2
- Saint-Fulgence, 4
- Canton Bégin, 1
- Laterrière, 2
- 2. Alma-Riverbend-Isle-Maligne
 - " -Lac-des-Habitants
 - " -Saint-Jérôme
- 3. Roberval-Saint-Félicien
 - Sainte-Hedwidge
 - Lac-Souchette
- 4. Saint-Félicien-La-Dorée.
- 5. Service d'auto-neige entre Port-Alfred et Saint-Siméon

Le deuxième projet en cours est la construction de la route entre Saint-Félicien et Chibougamau (125 à 130 milles), où se trouve une région minière qu'on dit aussi prometteuse que l'Abitibi. Les cinquante premiers milles étaient construits au cours de l'été 1946. Certains optimistes prétendent qu'elle pourrait être prolongée de là vers le grand lac Mistassini.

D'autres projets se réaliseront aussi à plus ou moins brève échéance. Tels sont la liaison Chambord-La Tuque, entre le lac Saint-Jean et la vallée du Saint-Maurice; celle de Sainte-Anne à Tadoussac par la rive nord du Saguenay, afin de faire participer la région au développement forestier de la côte nord. Enfin, des routes à travers la forêt s'orientent vers le nord, le long des rivières Shipshaw et Péribonka. La concurrence de la route sur le rail s'affirme victorieusement.

Dernière venue, la navigation aérienne ajoute la façon la plus rapide de voyager aux modes de transports préexistants. Les nécessités militaires, tant pour la défense du territoire que pour l'amélioration de la route transatlantique, ont doté les rives du bas Saint-Laurent d'une chaîne d'aéroports qui, en temps normal, n'auraient pas été construits du moins aussi rapidement. Notre région a profité du fait qu'elle se trouve assez rapprochée de Mont-Joli, le plus grand centre d'entraînement des aviateurs dans cette partie du pays.

La région fut elle-même protégée par l'aviation militaire, lorsqu'on établit en 1940 l'aéroport de Bagotville. Roberval eut à son tour le sien, ainsi qu'un poste d'amerrissage dans le lac Saint-Jean. La construction d'un troisième grand aéroport à Saint-Honoré, situé à 8

milles au nord de Chicoutimi, fut interrompue à la fin des hostilités. Dolbeau et Saint-Félicien ont aussi des champs d'atterrissage.

Les Canadian Pacific Airlines, qui desservent les parties septentrionales du Canada (le sud étant réservé à la société étatisée Trans-Canada), utilisent l'aéroport de Bagotville depuis deux ans. Ce dernier est devenu le terminus d'une ligne qui va de Montréal (Dorval) à Québec (Ancienne-Lorette) et au Saguenay. Il est construit sur la terrasse de 500 pieds, très aplanie, à cinq milles à l'ouest de Bagotville. Il est à huit milles de Chicoutimi et treize d'Arvida. La compagnie maintient un service quotidien à l'exception du dimanche. L'envolée se fait en trois heures au départ de Montréal (Dorval) et en moins d'une heure de Québec. Le voyage est très agréable par beau temps dans un bimoteur à quatorze places, qui survole le rebord montagneux du Bouclier canadien au-dessus du parc national des Laurentides. Le trajet se fait au début de l'après-midi à l'aller et au début de la soirée au retour.

Au départ de Bagotville, le voyageur jouit d'un coup d'œil exceptionnel, si le temps est clair; car l'avion remonte vers l'ouest pour gagner de l'altitude et vient effectuer un virage vers le sud au-dessus de Chicoutimi. On voit l'ensemble des villes environnantes, les grands barrages et plus à l'ouest, l'immense nappe du lac Saint-Jean. Quelques instants après on aperçoit le creux allongé du lac Kénogami, puis les ondulations bleutées de la forêt.

C'est un moyen rapide de transport, mais dispendieux. L'aller et retour coûtent actuellement 41.40 dollars de Montréal, soit presque le double du tarif par chemin de fer. Le service ne peut se maintenir cependant qu'avec un contrat de transport de la poste aérienne. Il y eut une alerte dans la région au printemps dernier, car la compagnie menaçait de supprimer son service si l'on n'utilisait pas davantage la correspondance par avion. Le service aérien qui a sa base à Roberval n'est pas relié au précédent. Les envolées s'effectuent vers le nord-ouest à destination des lacs Chibougamau, Opémiska et Mistassini. Les unes sont régulières, mais sans horaires fixés à l'avance, et d'autres sont occasionnelles, selon les besoins des prospecteurs et autres personnes qui désirent se rendre dans ces régions isolées. On peut

faire le voyage de Roberval à Chibougamau et revenir par Senneterre en Abitibi.

- V -

[Retour à la table des matières](#)

Les beautés naturelles d'une région facile d'accès, ses vastes forêts où abonde le gibier, ses rivières et ses lacs poissonneux, l'aspect de son habitat rural, tout cela est de nature à attirer les touristes. Le livre à succès de Louis Hémon, Maria Chapdelaine, a beaucoup contribué aussi à faire connaître le lac Saint-Jean au loin. On raconte l'histoire de deux visiteurs français qui, descendant de leur paquebot à Québec, hèlent un taxi pour aller voir Péribonka avant de vaquer à leurs affaires du lendemain. Étaient-ce des Marseillais? Signalons d'abord quelques spécimens de la littérature touristique ¹⁴.

Avant la guerre, les touristes étrangers dépensaient environ soixante-dix millions de dollars par année dans la province de Québec. On comptait plus de 200 000 automobiles venues des États-Unis

¹⁴ Blodwen Davies, *Saguenay (Sdginawa), River of Deep Waters*, avec illustrations en couleurs de Paul Caron et G.-A. Cuthberson, McClelland et Steward, Toronto, 1930.
 Harrisson Howell Walker, « Gentle folk Settle Stem Sagenay », (illustrations en noir et en couleurs), *The National Geographic Magazine*, pp. 595-632, mai 1939.
 E. E. Free, « The new Empire of the Saguenay », *The American Review of Reviews*, octobre 1936, (12 pages, 20 figures).
 Damasse Potvin, *Plaisant pays du Saguenay*, Tremblay, Québec, 1931.
Le Saguenay historique, Le Saguenay pittoresque, deux albums, (5 po. x 6), avec illustrations de E. M. Brassard, c.s.c., publiés à Montréal vers 1940 par les Éditions Fides.
Annuaire 1945-46 des comtés de Chicoutimi, lac Saint-Jean et Roberval, Éditions Coudé, Chicoutimi, 1946.
Guide du Saguenay-Lac-Saint-Jean, le pays de Maria Chapdelaine, Le Syndicat d'initiatives touristiques Saguenay-Lac-Saint-Jean, troisième édition, 1942, Chicoutimi.

et des autres provinces. Si l'on ajoute à cela le tourisme local des citadins en vacances, on se fait une idée de l'importance que prend le mouvement touristique dans cette partie attrayante du territoire canadien. Le tourisme d'été est celui qui attire le plus de visiteurs au Saguenay-Lac-Saint-Jean. Il est difficile d'en estimer exactement le nombre. Le syndicat d'initiatives touristiques, fondé en 1933 et reconstitué par le Conseil d'orientation économique en 1945, est fort actif, ne serait-ce que pour répondre aux nombreuses demandes de renseignements. Il distribue une brochure bilingue illustrée, qui sert de guide et renferme les itinéraires les plus intéressants.

Afin d'être plus concret dans notre exposé, nous présentons une liste des lieux que les touristes fréquentent principalement et indiquons schématiquement l'intérêt que ces endroits offrent. Mais pour recevoir les touristes, il faut pouvoir les loger. Or il y a des progrès à faire pour que la région soit bien pourvue en hôtels. On en compte une cinquantaine qui, pris ensemble, ont moins de 1 000 chambres. Il n'y a que deux grands hôtels, l'un à Tadoussac, situé hors de la région par voie terrestre, l'autre à Arvida, qui est pratiquement réservé à la compagnie d'aluminium. Chicoutimi ne dispose que de 200 chambres réparties en sept hôtels ou pensions. Dolbeau n'offre que 54 chambres, dont un hôtel de la compagnie de papier, Roberval, 40. C'est trop peu, si l'on veut retenir les touristes plus longtemps que la durée d'une escale entre l'arrivée et le départ du bateau qui les transporte. On doit tenir compte en outre du fait que ces hôtels accommodent les voyageurs autres que les touristes. C'est pourquoi le syndicat d'initiatives fait une campagne pour que les résidents mettent des chambres à la disposition des visiteurs; mesure d'urgence, qui ne règle pas le problème d'une façon permanente. Le tourisme est une ressource d'appoint sérieuse pour la région. On aurait tort d'en entraver le développement par manque de bonne organisation hôtelière.

Tableau 17
Lieux de tourisme et leurs ressources

[Retour à la table des matières](#)

Comté du Saguenay	
Tadoussac	Un des principaux centres touristiques du Canada. Manoir Tadoussac, hôtel de luxe de la C.S.L. Tous les sports d'été: natation (piscine chauffée), plage, tennis, golf, excursion de pêche et de chasse avec guides
Comté de Chicoutimi	
Chicoutimi	Siège du syndicat d'initiatives touristiques. Excursions organisées. Sports d'été. Navigation
Arvida	Arvida Saguenay Inn, hôtel de luxe de la Cie d'aluminium. Organisations sportives d'été et d'hiver. Expositions régionales
Petit-Saguenay et Anse-St-Jean	Pêche au saumon dans les rivières (droits réservés). Autres pêches libres et excursions de chasse
Grande-Baie et Bagotville	Deuxième lieu de colonisation. Monument historique des 21. Terminus de la navigation. Villas. Aviation
Comté du Lac St-Jean	
Tour du Lac	Excursion classique par autocar
L'Ascension	Pêche et chasse. Point de départ d'excursions en canot sur la Péribonka. Guides
Péribonka	Musée Louis-Hémon
Dolbeau	Bon hôtel. Sports d'été. Excursions. Pêche à la ouananiche. Aviation.
Saint-Félicien	Pêche et chasse. Excursions guidées sur l'Ashuapmouchouan. Aéroport.
Pointe-Bleue	Réserve indienne. Poste de la compagnie de La baie d'Hudson. Navigation sur le lac St-jean. Point de départ des grandes excursions avec guides.
Roberval	Bons hôtels. Sports d'été. Navigation. Excursions guidées. Chasse et pêche. Aviation.
Chambord et Saint-Jérôme	Pêche à la ouananiche.
Saint-Gédéon	Plage de sable.
Hébertville	Premier lieu de colonisation. Monument historique.
Parc national des Laurentides	Route pittoresque. Nombreux clubs de pêches. Hôtelleries rustiques. Campement.

À la fin de son célèbre roman, Louis Hémon fait parler la voix du pays de Québec. Cette voix, «qui était à moitié un chant de femme et à moitié un sermon de prêtre», dit à Maria Chapdelaine: « Autour de nous des étrangers sont venus, qu'il nous plaît d'appeler des barbares; ils ont pris presque tout le pouvoir (on ne saurait mieux s'exprimer en 1947 à propos de l'énergie hydroélectrique!), ils ont acquis presque tout l'argent; mais au pays de Québec rien n'a changé ». Que dirait cet écrivain, s'il revoyait la région dans son état actuel?

Les hydravions ont remplacé les bateaux sur le lac Saint-Jean. Les autobus concurrencent les « chars » ; les camions circulent même en hiver sur les chemins où « Charles-Eugène » tirait allègrement son traîneau; les villes du Saguenay sont devenues aussi grosses que celles des « États », dont Lorenzo Surprenant parlait avec admiration. L'ombre de Maria plane dans un musée à Péribonka.

Tableau 18
Répartition géographique des hôtels et pensions
avec leur nombre de chambres

			Total	
Comté du Saguenay	Hôtels	Chambres	Hôtels	Chambres
Tadoussac	1	150	1	150
Comté de Chicoutimi				
Bagotville – Port-Alfred	4	77		
Chicoutimi	7	200		
Jonquière – Kénogami	6	130		
Arvida	2	92	19	499
Comté du Lac-Saint-Jean				
Alma – Riverbend	4	52		
Saint-Bruno	1	3		
Hébertville	3	23		
Saint-Gédéon	1	10		
Saint-Jérôme	2	16		
Chambord	2	8		
Lac-Bouchette	2	10		
Roberval	3	40		
Saint-Félicien	3	31		
Normandin	1	11		
Albanel	2	8		
Dolbeau	3	54		
Mistassini	2	15		
Péribonka	3	13		
Honfleur	3	10		
Saint-Cœur-de-Marie	2	7	37	311
Total			57	960

Des flots de touristes visitent le Saguenay et font le tour du lac Saint-Jean. On a relevé le plan d'eau du lac. De puissantes centrales permettent de fabriquer des tonnes de papier et d'aluminium. L'agri-

culture, enfin, a franchi le stade primitif de la colonisation et est devenue tantôt prospère, tantôt languissante selon les conditions du marché. Plus de la moitié des habitants sont devenus « citadins ». Le rythme de la vie a changé. Les modes de vie subissent une profonde transformation, elle-même réglée et dominée par des influences extérieures. Mais dans quelle mesure la mentalité du peuple, ce à quoi pensait Hémon, est-elle modifiée ? La réponse viendra des sociologues.

Benoît Brouillette & Pierre Dagenais, “Quelques aspects de l’économie du Saguenay-Lac-St-Jean”, *L’Actualité Économique*, janvier 1948, pp. 654-691.

Fin du texte