

François-Albert Angers (1909-2003)

Benoît Brouillette et P. Grenier

(1955)

La région Saguenay-Lac-St-Jean
Perspectives économiques en relation
avec son développement et celui du pays.

**Rapport préparé pour le Conseil d'Orientation Économique
Saguenay-Lac St-Jean. 1955.**

Un document produit en version numérique par Michel Fortin, bénévole,
Adjoint à la mairie de Ville de Saguenay.

Courriel: micfor@ville.chicoutimi.qc.ca ou micfortin@videotron.ca

Dans le cadre de la collection: "Les classiques des sciences sociales"
Fondée et dirigée par Jean-Marie Tremblay, sociologue, Cégep de Chicoutimi.

Site web: http://www.uqac.ca/Classiques_des_sciences_sociales

Une collection développée en collaboration avec la Bibliothèque
Paul-Émile-Boulet de l'Université du Québec à Chicoutimi

Site web: <http://bibliotheque.uqac.quebec.ca/index.htm>

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

François-Albert Angers, Benoît Brouillette et P. Grenier, “La région Saguenay-Lac-St-Jean. Perspectives économiques en relation avec son développement et celui du pays.” Rapport préparé pour le Conseil d'Orientation Économique Saguenay-Lac St-Jean. 1955.

[L'étude économique en question a été réalisée en 1945 par l'économiste François-Albert Angers et concerne le potentiel économique de la région pour le compte du Conseil d'orientation économique du Saguenay-Lac-St-Jean. C'est un texte intéressant et important qui met en valeur les atouts de du SLSJ ainsi que ses potentialités. MF.]

M. François-Albert Angers (1909 - 2003) était Chef du service de Documentation économique et professeur de sciences économiques à l'école des Hautes Études Commerciales de Montréal; M. Benoît Brouillette était géographe, professeur à l'école des Hautes Études Commerciales de Montréal. Enfin M. P. Grenier, Dip. S.E., était secrétaire pour le Conseil d'Orientation Économique Saguenay-Lac-St-Jean

Polices de caractères utilisée :

Pour le texte: Times, 12 points.

Pour les citations : Times 10 points.

Pour les notes de bas de page : Times, 10 points.

Édition électronique réalisée avec le traitement de textes Microsoft Word 2001 pour Macintosh.

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

Édition numérique réalisée le 4 novembre 2004 à Chicoutimi,
Ville de Saguenay, province de Québec, Canada.



Rapport préparé conjointement pour le
Conseil d'Orientation Économique Saguenay-Lac St-Jean

1945

Par:

François-Albert Angers :

Chef du service de Documentation économique
professeur de sciences économiques à l'école des Hautes
Études Commerciales de Montréal

Benoît Brouillette :

Géographe, professeur à l'école des Hautes Études
Commerciales de Montréal

P. Grenier :

Dip. S.E., secrétaire pour le Conseil d'Orientation Économique
Saguenay-Lac-St-Jean

Table des matières

- I. [Considérations préliminaires](#)
La région Saguenay-Lac-St-Jean
- II. [Géographie de la Région](#)
 - a) [La cuvette du lac St-Jean](#)
 - b) [Le fjord du Saguenay](#)
 - c) [Le Haut Saguenay](#)
- III. [Ancienne route des fourrures](#)
- IV. [Navigation sur le Saguenay](#)
 - a) [Sur la baie James](#)
 - b) [La navigation sur le Saguenay](#)
- V. [Tableau des Distances](#)
- VI. [L'Arrière pays du Saguenay-Lac-St-Jean](#)
- VII. [La Canalisation du St-Laurent et les Ports du Saguenay](#)
- VIII. [Ressources Hydrauliques](#)
- IX. [Ressources Minérales et Conclusions](#)
 - 1. [Dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean](#)
 - 2. [La région de Chibougamau-Opemisca](#)

Appendices

[Appendice 1](#): Liste des membres

[Appendice 2](#): Statistiques économiques régionales. Les industries manufacturières de la région du Saguenay pour l'année 1952 comparées avec l'année 1951.

I. Considérations préliminaires

Monsieur le Président,
Messieurs les Commissaires.

[Retour à la table des matières](#)

Le Conseil d'Orientation Économique Saguenay-Lac-St-Jean est une corporation légalement constituée par lettre patente de sa majesté pour la province de Québec en date du 25 mai 1945.

Le Conseil d'Orientation Économique est une association économico-sociale ayant pour but principal; 1- d'unir toutes les forces économiques de la région Saguenay-Lac-St-Jean et des territoires avoisinants; 2- d'orienter et de favoriser le développement économique de cette région dans le sens de ses destinées et en fonction de ses ressources naturelles, de sa situation géographique et de son facteur humain, afin de lui assurer une prospérité réelle et durable; 3- représenter cette même région auprès de qui le droit dans le domaine économique quant il s'agit de questions régionales acceptées par le Conseil. Le Conseil d'Orientation Économique groupe à cette fin les principaux organismes ou entreprises d'ordre régional, qui constituent le rouage du système économique du Saguenay-Lac-St-Jean, et fermement décidés à travailler d'un commun accord dans l'intérêt de la région (voir liste des membres appendice 1).

La population totale de la région Saguenay-Lac-St-Jean est aujourd'hui d'environ 250,000 âmes, comprend 427 établissements Industriels et 1,729 magasins s'occupant du commerce de détail (voir appendice 2).

La région Saguenay-Lac-St-Jean

Le Conseil d'Orientation Économique voudrait attirer l'attention de la Commission Gordon sur le fait que la région du Saguenay-Lac-St-Jean a été négligée et que le Canada n'a pas su tirer tout le parti désirable de sa situation particulièrement avantageuse comme voie de pénétration économique au cœur même de la masse continentale de la province de Québec, dont la richesse minérale est pour le moins connue depuis au-delà d'un demi-siècle.

La raison de ce fait est probablement facile à comprendre. Après la Confédération, le désir de réaliser un grand Canada a pris le pas sur le souci d'aménagements plus rationnels, plus économiques, mais qui ne cadraient plus avec le grand objectif politique que l'on venait de se proposer. Si on fait abstraction de l'arrière-pays et si l'on suppose que se fut constitué dans l'Ouest du Canada une nation différente de l'Est, il semble évident que l'orientation du développement économique dans l'Est eût été tout différent. On aurait évidemment davantage cherché à mettre en valeur les régions du Nord, plutôt que de s'étendre indéfiniment vers l'Ouest. Et une fois que l'option politique eût déterminé l'effort vers l'Ouest, les énergies consacrées au développement de ces régions, en vue de soutenir autant que possible la politique de chemins de fer qui devait unifier le pays, ont cessé d'être disponibles pour s'occuper du développement des ressources de l'Est du pays. Celles-ci ont été envisagées, elles-même en fonction des voies de chemin de fer vers l'Ouest, sans qu'on ait cherché beaucoup au-delà. Ce qui était à proximité de ces voies de chemins de fer a été mis en valeur, parce qu'il en résultait une augmentation de rentabilité de celles-ci. Mais on a hésité à entreprendre une politique locale de voies de pénétration en vue d'un développement régional mieux équilibré.

L'eût-on fait, que la région du Saguenay-Lac-St-Jean n'eût pas manqué d'occuper une place d'honneur dans les préoccupations des dirigeants et eût reçu autrement plus d'attention que celle qui lui a été accordée. Cette région est en effet située et bâtie pour servir de cœur à un vaste empire économique et permettre des développements capables d'emporter une importante contribution à l'expansion du prestige canadien sur les marchés internationaux.

Voyons d'abord rapidement quelle est cette région du Saguenay-Lac-St-Jean, sa position et ses caractéristiques.

- II -

Géographie de la région

[Retour à la table des matières](#)

La région naturelle appelée Lac St-Jean-Saguenay est située au Nord Ouest de l'estuaire du St-Laurent sur le rebord oriental du Bouclier canadien, dont la partie québécoise se nomme d'ordinaire le Plateau Laurentien. Cette région est essentiellement formée par le bassin versant du Lac St-Jean et de la rivière du Saguenay par laquelle le lac se déverse dans le St-Laurent. Ce bassin couvre une superficie approximative de 50,000 milles carrés. Les arpenteurs, qui ont établi le cadastre de la province de Québec ont partagé la région en trois comtés municipaux : Chicoutimi (17,800 m. c.), Lac St-Jean est (905 m. c.) et Lac St-Jean Ouest (22,816 m. c.), dont la frontière occidentale est le 70° degré de longitude ouest, la frontière méridionale, le 48° degré de latitude nord, et la frontière occidentale est, la majeure partie, la ligne de partage des eaux entre le bassin du St-Laurent et celui des baies James et d'Hudson. Les géographes ont adopté ce partage, parce qu'il sert de base aux compilations statistiques et qu'il correspond, en gros, aux traits naturels de la région.

L'ensemble de cette vaste région est formé par un plateau, une pénéplaine disent les spécialistes, d'une altitude moyenne de 1,000 à 1,500 pieds, avec des sommets isolés dépassant parfois 2,000 et même 3,000 pieds. Mais, sur l'emplacement du Lac St-Jean et le long du Saguenay, le relief s'abaisse brusquement pour former une cuvette autour du lac à moins de 600 pieds d'altitude (le niveau du lac est à 322 pieds) et une rainure plus ou moins large le long de la rivière.

La cuvette a une superficie de 2,200 milles de terres basses. Quant aux rives du Saguenay, elles se présentent sous des aspects différents. Une rivière tumultueuse, au profil glaciaire, entre le lac St-Jean et Chicoutimi; une vallée profondément encaissée, entre le fond de la baie Haha et Tadoussac sur l'estuaire du St-Laurent. La première partie, le haut Saguenay, s'étend sur une longueur d'une quarantaine de milles et sur une largeur de 25 milles à l'Ouest et de 12 milles à l'Est. La seconde, le fjord du Saguenay, s'étend sur 55 milles entre la baie Haha et Tadoussac.

C'est grâce à la dépression du lac St-Jean et aux rives de son émissaire, le Saguenay, que la région a pu être colonisée depuis plus d'un siècle, tandis

que le plateau laurentien, tant au sud qu'au nord, est demeuré une vaste forêt. La partie habitée forme, selon l'heureuse expression de M. Raoul Blanchard ¹, «une sorte d'oasis plantée au milieu de la rude nature laurentienne», à 112 milles à vol d'oiseau au Nord de Québec. C'est le même géographe qui résume fort bien l'aspect physique de cette région.

a) La cuvette du lac St-Jean ²

[Retour à la table des matières](#)

«La présence de larges étendues de faible altitude (moins de 650 pieds), pourvues par l'alluvionnement de la mer Champlain de vastes terrasses fertiles, et entourés pourtant de rudes plateaux élevés, sont dues en dernière analyse à la formation d'une fosse tectonique assurément très ancienne, nivelée plusieurs fois par la pénéplanation, mais où pouvait se reconstituer à chaque reprise d'érosion une dépression dans les dépôts primaires friables abaissés par les failles. Les failles ayant joué surtout dans la partie occidentale, c'est dans cette partie nord-ouest, la plus éloignée de l'estuaire, que se trouve la plus grande étendue des terres basses exploitables, celles de la cuvette du lac St-Jean. La bande déprimée actuelle a dû être préparée d'abord par une érosion normale préglaciaire à travers une plate-forme relevée, mais elle est redevable de ses formes à l'érosion glaciaire. C'est le glacier local du lac St-Jean, alimenté par un vaste bassin versant, qui est responsable de la création de l'ombilic du lac».

b) Le fjord du Saguenay

[Retour à la table des matières](#)

«Plus loin, à l'aval, concentrant sa masse en un seul lit étroit entre les plateaux, le glacier a foré une belle vallée en auge aboutissant au St-Laurent, et dont la mer à fait un fjord. Par-là s'est trouvée ouverte la voie de passage qui «désenclavait» le bassin du lac St-Jean, isolé dans l'intérieur. Par-là aussi la mer Champlain pouvait envahir la dépression et la draper de terrasses, qui en font une sorte d'oasis cultivable au milieu des plateaux forestiers».

¹ Raoul Blanchard, *l'Est du Canada français*, vol. II, p.7, Beauchemin, Montréal., 1935.

² *Ibid.*, p. 59.

c) Le Haut Saguenay

«Le travail du glacier, aux prises avec le bloc du verrou de Kénogami ³ n'a d'ailleurs pas suffi à briser toute la résistance de l'obstacle. Les encoches qu'il a pratiqué de chaque côté ⁴, si elles ont eu l'immense intérêt de permettre à la mer d'envahir la région du lac St-Jean, n'ont pu être poussées assez profondément pour aménager une pente régulière; les eaux qui les empruntent aujourd'hui sont en plein travail sur un relief glaciaire raboteux. Là est la région des passages difficiles, que l'homme saura utiliser pour de splendides réalisations Industrielles.»

Nous ne croyons pas nécessaire de retracer ici l'histoire de la mise en valeur du lac St-Jean-Saguenay, depuis les origines. Celui qui serait curieux de connaître cette histoire pleine d'intérêt doit lire les 150 pages écrites par M. Blanchard sur le sujet.

Retenons cependant quelques traits dominants qui nous serviront dans notre argumentation sur l'arrière-pays de la région étudiée.

Avant d'être exploitée pour son agriculture et ses industries, la région fût, à l'époque de la traite, une «grande route des fourrures», une route utilisée pour desservir non seulement les postes établis le long de la rivière et autour du lac, mais en outre ceux des territoires plus éloignés, en direction du Nord-Ouest, jusqu'aux rives des baies James et d'Hudson.

«Le confluent du St-Laurent et du Saguenay était, au départ de ces immenses territoires du Nord, le point le plus accessible, où pussent se troquer contre des fourrures les produits du sud, lors des primitifs échanges entre nations indiennes⁵.»

La principale route du Grand Nord remontait la Chamouchouane au Nord Ouest du lac St-Jean, jusqu'au lac du même nom, puis la rivière Nicabau, d'où l'on se rendait au lac Mistassini et à la baie James. Nicabau, sur la route actuelle de Chibougamau, fut dès les débuts, une foire ⁶ de pelleteries. Ce poste, à mi-chemin entre le St-Laurent et la baie James, était un carrefour du

³ On appelle «verrou» une colline faite de roches dures qui affleurent dans le lit des vallées d'origine glaciaire. On trouve, en effet, à l'ouest de Kénogami, sur les deux rives du Saguenay, des affleurements de roches précambriennes, formant des collines sensiblement plus hautes que les terrasses environnantes; région pauvre et boisée.

⁴ Ces encoches sont, au nord, la vallée du Saguenay, et au sud, le long lac Kénogami, parallèle à la précédente, et creusé lui aussi, par une langue glaciaire.

⁵ *Op. cit.*, p. 62.

⁶ R.-G. Thwaites (ed), *The Jesuit Relations, (1610-1791)* vol. 46, Cleveland, 1896-1901, p. 274.

trafic en provenance du nord-ouest et à destination soit des postes du Saguenay ou de ceux du St-Maurice.

Les premiers explorateurs, des missionnaires pour la plupart, sont unanimes pour affirmer que les rivières tributaires du lac St-Jean étaient les voies naturelles empruntées par les indigènes dans leurs voyages perpétuels. Par exemple, le Père de Quen, qui découvrit le lac St-Jean, en 1647 note dans son journal que ce lac «se nourrit des eaux d’une quinzaine de rivières, qui servent de chemin aux petites nations qui sont dans les terres pour venir pêcher dans ce lac et pour entretenir le commerce et l’amitié qu’elles ont par entre elles ⁷.»

En 1671, le père Albanel fut guidé dans son célèbre voyage à la Baie d’Hudson par un indien qu’il rencontra sur le Saguenay. Les postes du Roi s’échelonnaient au milieu du 17^e siècle depuis Tadoussac jusqu’au lac Mistassini. Ceux de la Cie de la Baie d’Hudson étaient localisés sur les rives de la baie James, à Rupert House et East Main, et possédaient des avants-postes vers l’intérieur en direction de la route du lac St-Jean, tels que Napiscau, en amont de la Rupert, et Neoskweskau en amont de l’Eastmain.

Retenons de ces faits pour le moment, qu’avant la mise en valeur de ces vastes terrains par les blancs, de nombreux indigènes fréquentaient le Plateau Laurentien et qu’ils avaient reconnu que les routes les plus courtes et les plus commodes entre les deux versants passaient par le Saguenay.

L’essentiel des traits de la région du Saguenay-Lac-St-Jean se retrouve dans cette description. Tout d’abord, en plein cœur de la masse continentale québécoise plutôt inhospitalière et pauvre, elle offre un site géographique selon les standards habituels de l’organisation coloniale permanente et elle constitue une sorte d’oasis, où se retrouvent présentes toutes les conditions nécessaires à l’établissement d’un pays, d’un établissement permanent. Un site suffisamment vaste et plat pour rendre facile la construction de villes. Un sol capable d’assurer des approvisionnements alimentaires. Et par-dessus le marché, un aménagement glaciaire qui met à la disposition des hommes, d’importantes forces hydroélectriques.

Or contrairement à d’autres enclaves semblables du bouclier canadien (semblables de structure, mais sans en avoir nulle part ailleurs l’étendue de celle du lac St-Jean), telle par exemple la région de Mattagami, celle-ci jouit de l’avantage inestimable de s’ouvrir, par un fjord aux eaux profondes, navigables par les plus gros navires, sur la voie d’eau par excellence de l’Amérique du Nord : la voie du Saint-Laurent. Ce fait modifie complètement l’aspect des relations économiques dans la province de Québec. À cause du caractère particulièrement avantageux des voies maritimes (coûts de transports relativement très faibles par comparaison aux autres formes), les régions qui y sont

⁷ *Ibid.*, vol. 31, pp. 248-254.

voisines jouissent toujours d'un avantage économique certain. Or par cette voie de pénétration du Saguenay, le centre continental du Québec devient une région avoisinante, absolument ou relativement selon le degré de pénétration vers l'intérieur des terres. Il paraît que, pour les raisons mentionnées précédemment, la géopolitique du Canada n'a pas su tirer parti de ce fait capital de la géographie canadienne.

Les habitants autochtones du Canada l'avait instinctivement compris et utilisaient largement cette voie pour pénétrer l'intérieur de l'Est canadien.

- III -

Anciennes route des fourrures ⁸

[Retour à la table des matières](#)

Il s'agit de la voie la plus directe entre la Saguenay et la Baie James. Elle offre deux qualités, dit l'auteur : «Elle devait conduire (page 226) le plus directement possible du lieu le plus commode pour faire la traite, c'est-à-dire pour vendre les fourrures aux gens de l'extérieur, aux grandes régions de chasse, aux centres de traquage des animaux et de conditionnement des pelleteries. En même temps, elle devait offrir le minimum d'obstacles, c'est-à-dire la plus grande largeur possible d'eaux calmes, le nombre le moins élevé de chutes nécessitant des portages. Ces qualités étaient vraiment réalisées avec le Saguenay, les lacs et rivières qui y aboutissent de la direction du nord ouest.» Elle commençait à Tadoussac. «Le Saguenay (page 227) est la plus belle voie navigable de pénétration vers l'intérieur qui existe sur la rive gauche du grand fleuve.» La voie remontait le fjord du Saguenay jusqu'à Chicoutimi, puis on portageait jusqu'au lac Kénogami, et de nouveau, le long de la Belle-Rivière, qui conduit au lac St-Jean. La route suivait la rive sud du lac jusqu'à l'embouchure de la Chamouchouane. Puis on remontait cette dernière jusqu'à son affluent, la Chigoubich et par un dédale de lacs et ruisseaux on atteignait la ligne de partage des eaux, au poste de Nicabau. On gagnait ensuite le lac Mistassini, enfin la Baie James par la Rupert.

⁸ Raoul Blanchard, «Vieilles routes et foires de fourrures dans le nord est du Canada français», *Revue trimestrielle*, septembre 1933, pp. 225-241.

Route longue de 250 milles environ. Le P. Druillettes écrit dans les relations des Jésuites (*op. cit.*, vol. 44) que les Sauvages employaient 5 jours à remonter le Saguenay jusqu'au lac St-Jean (2 jours pour redescendre) et 10 jours pour se rendre du lac St-Jean au lac Mistassini, et cinq autres pour atteindre la Baie James.

Les historiens qui ont étudié la traite des fourrures au Canada ont démontré que la route entre la Baie d'Hudson et le Saguenay était déjà utilisée par les indigènes avant l'arrivée des Blancs. Les Sauvages du nord, Algonquins et Montagnais, étaient des chasseurs nomades, tandis que ceux du sud, Hurons sur le St-Laurent, Micmacs en Gaspésie, Etchemlins et Abénaquis au Nouveau-Brunswick et dans le Maine, étaient plus sédentaires et se livraient à certaines cultures et à la fabrication d'articles (pointes de flèches, etc.). L'arrivée des blancs, qui eurent des objets d'échanges beaucoup plus variés à offrir aux chasseurs indigènes, donna une forte émulsion à ce troc. Il semble qu'une véritable division du travail exista le long de la route vers la fin du 16e siècle. Champlain constate qu'il existe deux lieux d'échange, établis, à chaque extrémité de la route du Saguenay, deux foires spécialistes dans des opérations différentes. En haut, sur la ligne de partage des eaux, Nicabau, une foire où viennent se concentrer les pelleteries, apportées par les chasseurs eux-mêmes; en bas, à Tadoussac, une foire de dispersion des fourrures, qu'achètent les Européens. Entre ces deux foires le transport des fourrures vers la sud et des articles de commerce vers le nord se faisait par des intermédiaires qui étaient à cette époque des Indiens.

Aux siècles suivants, 17e et 18e, les blancs se sont substitués aux indigènes afin de supprimer les intermédiaires et de traiter directement avec les chasseurs. Une douzaine de postes de traite furent établis, dont il ne restait plus que six, lorsque l'arpenteur Bouchette visita la région en 1828, entre Tadoussac et Mistassini.

Mais la mise en valeur de la région colonisable (rives du Saguenay et plaine du lac St-Jean) allait bientôt commencer : en 1838, les premiers colons arriveront au fond de la baie Haha, 3 ans plus tard à Chicoutimi. Les terres commencèrent d'être arpentées après 1842, date à laquelle le Gouvernement de la Province refusa de renouveler le bail de la Cie de la Baie d'Hudson. Chicoutimi possédait une population de 1,200 âmes en 1851, grâce à ses scieries. Les colons suivirent l'ancienne voie des fourrures pour se rendre du Saguenay au lac St-Jean, avant la construction du chemin de fer en 1894. Ils avaient fondé une dizaine de paroisses en 1878 au sud du lac jusqu'à la Chamouchouane, donc au long de la voie traversée par les traitants.

Au XXe siècle, c'est encore sur cette voie naturelle que les prospecteurs se sont acheminés pour rechercher les gisements miniers de la région de Chibougamau. Une route d'hiver fut d'abord établie, puis une voie carrossable, excellente maintenant, enfin, la voie ferrée suivra bientôt étant en état de construction.

Postes de traite

Du lac St-Jean à la Baie James
D’après répertoire de Ernest Voorhis, Ottawa, 1930

No 23 **Fort Ashuapmouchouan**

90 milles de l’embouchure de la Chamouchouane
Établi en 1690, fermé avant 1871

No 392 **Fort Nikabau**

Sur lac du même nom. Source de la Chamouchouane
Établi avant 1700

No 432 **Pike Lake House**

15 milles à l’ouest du précédent sur lac du même nom, source de
l’Opawika, tributaire de la Chibougamau
Établi vers 1825 (H.B.C.) fermé vers 1890

No 484 **Rush Lake House**

Sur lac du même nom à la source de la Chibougamau
Poste fermé vers 1822 (H.B.C.)

No 302 **Fort Mistassini**

Établi aux environs de 1673 par les Français, poste fortifié au sud du
lac. Autre poste 1674 au nord-est du lac, à l’embouchure du tributaire
du lac Albanel. H.B.C. vers 1800. Seul poste important de la Cie

No 568 **Fort Temiskamay**

Établi en 1825 par HBC sur lac Témicamie qui se déverse du Lac
Albanel. Fermé en 1690

No 384 **Fort Neoskaveskau**

Sur l'Eastmain à 300 milles de son embouchure
Au nord de Mistassini. Premier poste établi à l'intérieur par HBC
vers 1787, soit près d'un siècle après les postes du Roi des Français

No 383 **Fort Nemiscau**

Poste fortifié établi par les Français sur la Rupert à 85 milles en
amont. Établi en 1695, HBC s'y installa en 1794

No 586 **Waswanipi House**

Établi à l'issue du lac du même nom, sur un tributaire de la Wataway.
Peut-être établi par les Français

Les moyens de Transports

[Retour à la table des matières](#)

La situation reste la même aujourd'hui, car si l'homme a pu perfectionner considérablement ses techniques, raccourcir le temps nécessaire pour couvrir les distances, il n'a pas, proprement parler, supprimé les distances. Les modes perfectionnés de transport qu'il a mis au point pour abréger le temps des parcours coûtent cher, si bien qu'aujourd'hui encore comme avant l'ère industrielle moderne, la règle économique fondamentale en matière de transport reste de relier les divers points d'un intérieur par les moyens de transport terrestre au port maritime le plus rapproché. Or les ports maritimes du Saguenay sont les ports les plus rapprochés de la plupart des points du vaste hinterland québécois vers le nord et le nord-ouest.

Il est vrai que plus au nord, la carte nous montre la présence d'une vaste étendue d'eau, vaste mer qui apparaît, à première vue, des plus prometteuses à ce sujet. Mais elle offre en général, le désavantage d'une navigation de très courte durée et présentant d'assez grande difficulté à cause de la sortie de cette mer, très au nord, par le détroit d'Hudson. De plus, du côté québécois surtout, elle apparaît en fait inutilisable pour la navigation commerciale.

- IV - Navigation

a) Sur la baie James

[Retour à la table des matières](#)

Peut-on espérer qu'un jour on puisse relier l'ouest du Québec vers les rives de la Baie James ou de la Baie d'Hudson? Les conditions géographiques de cette mer intérieure excluent cette hypothèse, du moins pour la navigation commerciale. Il n'existe aucun port naturel dont l'accès serait facile à aménager sur ces rivages. D'autre part le détroit d'Hudson n'est ouvert qu'environ 3 mois par année⁹, août, septembre, octobre. Le seul port commercial de la Baie d'Hudson est celui de Churchill, sur la rive occidentale et les espoirs que l'Ouest avait fondés sur son trafic ont été grandement déçus. L'Ontario a construit le port de Moosonee sur la baie James en 1932, mais il sert qu'aux barques à moteur des indigènes. «The port is so shallow, écrit D.F. Putman¹⁰ that it can be used for small craft only.» Le manque de qualités nautiques de la baie James provient essentiellement de la faible profondeur de ses eaux. D'énormes battures de boue se découvrent sur les rivages à chaque marée, et il faudrait draguer des chéneaux de plusieurs milles vers le large pour atteindre un tirant d'eau suffisant pour les navires de commerce. En outre la courte période d'accessibilité, de la Baie d'Hudson interdit tout espoir d'établir sur cette voie maritime des courants importants de trafic.

Les richesses minérales et autres qu'on pourra exploiter sur les rives ou à l'intérieur du territoire du Nouveau-Québec devront être évacuées par des voies établies en direction sud et sud-est. Le manque de qualités nautiques des rives de la Baie James et de la Baie d'Hudson est révélé par l'examen des cartes marines de cette région. Voir carte no. 5000 «Hudson Bay and Strait» du service hydrographique (Ottawa).

1) Rupert House : les rivières Rupert, Broadback et Nottaway formant à leur embouchure un vaste estuaire, dont les parties les plus profondes atteignent rarement 2 brasses (env. 6 pieds). Même si cet estuaire était navigable,

⁹ Labrador Hudson Bay Pilot 1954, Ottawa, page 14.

¹⁰ Canadian Regions, page 332.

son abord en provenance du large ne le serait pas. La carte marine, en effet, montre que l'issu de l'estuaire est entièrement bouché par des hauts-fonds, entre la Pointe Comfort à l'ouest et celle du mont Sherrick à l'est. Au delta de ce bourrelet, il faut naviguer encore plus de 10 milles avant de rejoindre des profondeurs dépassant 5 ou 6 brasses au milieu de la baie.

2) Eastmain : Ce poste de la Cie de la Baie d'Hudson, situé l'embouchure de la rivière du même nom, est aussi peu accessible que le précédent. La carte marine n'indique aucun sondage ni sur le rivage ni entre la côte et un archipel d'une vingtaine de milles au large. Ce n'est que derrière cet obstacle qu'on trouve des profondeurs suffisantes pour la navigation au milieu de la baie James.

3) Fort George : Autre poste à l'embouchure de la rivière Fort-George. Même chose: aucune profondeur n'est indiquée sur la carte marine avant les îlots du large. Le géologue A.P. Law ¹¹, qui a visité cette côte en 1903-4, écrit dans son rapport :

«The water for a considerable distance from land is shallow and the bottom very uneven, with rock ledges and sharp ridges of boulders, which, when they rise above the surface, form the wide fringe of small Islands characteristic of those portions of the coast... The quarter part... of the coast is dangerous to approach with ships drawing an considerable depth of water.»

Observations sur les cartes marines no. 5415 et 5414, Labrador Pilot 1954, Chap. X James Bay ¹², page 287 et suivantes : Commentaires de la carte marine générale no. 5000.

Cette baie est large d'environ 100 milles, longue de 210 milles, les rivages sont bas et d'immenses plages de boue. La baie est encombrée d'îles de rochers et de récifs et ne possède aucun port accessible aux gros navires. Il en existe cependant quelques-uns sur la côte orientale, accessibles aux navires d'un tirant inférieur à 12 pieds.

Glaces : La majeure partie de la baie se couvre de glace en hiver. Elles ne disparaissent qu'à la fin du mois de juin. La côte entre la cap Jones (à l'entrée de la baie) jusqu'au Fort George: 54 milles de largeur, inabordable : elle est frangée d'innombrables îles et îlots qui s'étendent sur des hauts-fonds (battures) larges de plusieurs milles. Le poste de Fort George est situé sur l'île Gouverner, à l'embouchure de la rive Fort George. Le chenal du nord-est offre le meilleur accès au poste qui possède une jetée construite en bois.

¹¹ A.P. Low, Report on the Dominion expedition to Hudson bay and the arctic Islands, Ottawa, p. 6. Cité dans J.A. Dresser, Geology of Quebec, vol. II, 1944, p. 224.

¹² *Labrador and Hudson Bay Pilot*, first edition 1954, Canadian Hydrographic Service, Ottawa, 1955, XXIX et 356 p.

Vers le sud la côte est toujours aussi peu favorable à la navigation. L'accès à l'embouchure de l'Eastmain, par exemple, est même interdit aux plus petits navires. En fait, les navires (cargos) qui pourraient naviguer, durant la courte saison au milieu de la baie (20 à 30 brasses), devraient s'arrêter aux îles du large pour y prendre ou y laisser leurs cargaisons. Voici quelles sont les deux principales;

1) Île Strutton, 15 milles au sud de l'embouchure de l'Eastmain, 10 milles de la côte. Elle se divise en 2 parties séparées par un chenal de 7 brasses et offre un abri suffisant aux vents. Les courants de marée y sont toutefois assez violents. **2) Île Charlton**, (Lat. 51° – 47 N., long. 79° ouest). Au large de l'estuaire de la Rupert, qui offre au sud-est un port naturel, où les navires tirant 24 pieds ont pu autrefois accoster, lorsqu'un poste de traite s'y trouvait. Le chenal d'accès a une profondeur d'environ 25 pieds. L'amplitude des marées varie de 7 à 5^{1/2} pieds.

L'extrémité méridionale de la baie James est occupée par 2 baies : celle de Rupert à l'est, (rive québécoise) et de Hannah à l'ouest (rive ontarienne). La première mesure une vingtaine de milles de profondeur et est obstruée par des bancs et des récifs. Les seuls passages navigables sont les chenaux croisés par les rivières qui s'y déversent. On remonte la Rupert par un chenal, long de 4 milles et profond de 11 pieds à marée haute. Quelques bouées le balisent durant la saison de navigation. L'amplitude de la marée varie de 6^{1/2} à 4^{1/2} pieds. De nombreuses îles et des récifs rendent la navigation de cette baie très hasardeuse. Le guide en énumère pas moins de 20.

La baie de Hannah, sur laquelle se trouvent Moosone et Moose Factory, est encore moins favorable à la navigation. Par contraste, la voie du Saguenay est d'un tout autre ordre.

b) La navigation sur le Saguenay

[Retour à la table des matières](#)

Au contraire, le Saguenay à cause de son fjord, présente des qualités nautiques de premier ordre.

«La baie Haha, écrit M. Blanchard ¹³ est un remarquable site commercial, la navigation est aisée; au fond, l'encrage est partout sûr pour les bateaux de toute grandeur, à l'abri de tous les vents; enfin les brises qui aident les voiliers à remonter le Saguenay, les poussent directement vers la baie». Le même auteur nous apprend plus loin que, dès la début de la colonisation, «en dépit

¹³ *Op. cit.*, page 71.

des courants, les goélettes de Québec montaient et descendaient le fjord ¹⁴; un bateau à vapeur s'était montré à Chicoutimi dès 1842; un service régulier de vapeur s'était organisé de bonne heure (1850), au moins jusqu'à la baie Haha; il fut prolongé jusqu'à Chicoutimi en 1690. Par le Saguenay on communiquait même directement avec l'Europe. Routhier en 1881 voit dans le port de Chicoutimi plusieurs bâtiments norvégiens prenant les chargements de madriers exportés par la Maison Price».

L'examen des cartes marines du Saguenay ¹⁵, nous montre clairement l'avantage que présente ce bras de mer sur les rivages de la baie James. Le fjord, sauf à son entrée, a partout des profondeurs supérieures à 100 brasses. Le seuil en face de Tadoussac, ne manque cependant pas d'un tirant d'eau suffisant; en effet, un chenal naturel de 12 brasses au minimum, bien balisé, guide les navires entre les hauts fonds.

Les pilotes se méfient davantage des courants selon l'état et la direction de la marée; mais ces précautions élémentaires n'empêchent aucun navire moderne d'accéder au Saguenay. On y trouve actuellement des installations portuaires bien aménagées. À la Baie Haha la plus considérable est celle de Port-Alfred avec des quais le long desquels sont de 4 à 5 brasses à marée basse. Les quais et installations sont les propriétés de l'Aluminium Company qui opère ce port. L'autre, le quai de Bagotville où les profondeurs sont équivalentes. Partout autour de la Baie les courbes bathymétriques de 10 et 20 brasses sont à proximité du littoral. Donc les possibilités d'agrandir les installations portuaires existantes sont grandes, ainsi que d'en créer des nouvelles, si besoin était.

Examinons on outre les conditions nautiques entre la baie de Haha et Chicoutimi. Le Saguenay présente au nord de cette baie un second bras de son fjord: entre la cap de l'est et St-Fulgence, les profondeurs sont presque aussi considérables que dans l'autre baie. On observe la courbe bathymétrique de 100 brasses entre les caps de l'est et de l'ouest; celle de 50 brasses jusqu'en face de la Pointe aux Pins enfin celles de 20, de 10 et de 5 jusqu'aux abords de St-Fulgence,

On entre dans la rivière en quittant les eaux profondes du fjord; elle est encore large de plus d'un mille, en face de St-Fulgence, mais des battures très vastes se découvrent à marée basse, surtout sur sa rive gauche. Toutefois la *thalweg* (lit) de la rivière offre au centre des profondeurs naturelles supérieures à 20 pieds jusqu'en face de la Pointe Agonie. À partir de là, jusqu'à Chicoutimi, le chenal a été dragué à 18 pieds de profondeur (marée basse).

Cependant les profondeurs naturelles reprennent aux abords de Chicoutimi. On trouve par exemple, la courbe bathymétrique de 20-30 pieds en face

¹⁴ *Op. cit.*, page 83.

¹⁵ Feuilles no 1203, Saguenay River; no 1202, Saguenay River, baie Trinité to St. Fulgence; no 1209, Saguenay River, St-Fulgence to Shipshaw.

de Rivière au Moulin. Sur l'emplacement du port de Chicoutimi, on voit un large bassin dont la profondeur dépasse 30 pieds. Le long des quais qui bordent le rivage en face de la gare, on a facilement élargi le bassin à 22 pieds partout. Donc Chicoutimi est aujourd'hui doté d'un port, capable de recevoir la plupart des cargos du commerce qui fréquentent les ports canadiens. Le Conseil des Ports Nationaux l'a placé parmi les ports qui tombent sous sa juridiction d'après la loi de 1935. Des projets de développement et d'agrandissement du Port de Chicoutimi sont prévus pour le rendre à eau profonde pouvant accommoder les navires de tout tonnage. La Commission de la Canalisation du St-Laurent aura sa part de travail à faire dans ce domaine.

V. Tableau des distances

[Retour à la table des matières](#)

	Milles
1. De Chicoutimi	
à Chambord (bifurcation du rail vers Québec et Montréal)	51,4
à St-Félicien (bifurcation vers Chicougamau)	81,0
à Chibougamau (par la route)	220,0
à Chibougamau (par le futur chemin de fer)	213,0
au lac Mistassini (future route)	260,0
à Barraute via Chibougamau (par le futur chemin de fer)	412,0
à Rouyn-Noranda, via Chibougamau (par le futur chemin de fer)	520,0
à Rouyn-Noranda, via Harvey et Rivière à Pierre	604,0
2. De Québec	
à Chicoutimi (chemin de fer)	227,4
à Chicoutimi (par la route)	132,0
à Chibougamau (chemin de fer)	337,5
à Chibougamau (route)	352,0
à Rouyn-Noranda	492,8
3. De Trois-Rivières	
à Chicoutimi (chemin de fer)	241,3
à Chicoutimi (par la route)	216,0
à Chibougamau (rail)	351,4
à Chibougamau (route)	436,0
Rouyn-Noranda	461,1
4. De Montréal	
à Chicoutimi (chemin de fer)	317,7
à Chicoutimi (route)	298,0
à Mont-Laurier (route)	169,1
à Mont-Laurier (rail)	163,6
à Rouyn-Noranda (route)	394,0
à Rouyn-Noranda (chemin de fer)	537,5
à Chibougamau (rail)	427,8
à Chibougamau (route) (via Québec, Chicoutimi)	519,0
5. De Toronto	
à Rouyn-Noranda (route)	403,0
à Rouyn-Noranda (rail)	453,0
à Chibougamau (rail)	749,0

La navigation sur le Saguenay, le seul territoire navigable du fleuve St-Laurent donnant accès à la mer, peut être améliorée pour la rendre plus facile. Ces améliorations seront sans doute faites par la Commission de la Canalisation du St-Laurent. Par exemple, aménager l'entrée du Saguenay, à la passe de l'Île aux Morts, et de la Batture ou Pointe des Vaches pour accéder à Tadoussac à un bras de mer qui n'offrirait plus aucune difficulté aux navires de quelque tirant d'eau qu'ils soient.

Quant à l'aménagement des ports d'hiver, d'après l'avis d'ingénieurs compétents en navigation maritime, les ports du Saguenay offrent des avantages marqués sur les ports du fleuve vu qu'ils sont érigés à eau profonde, à proximité du chenal, à l'abri des grands vents de sorte que le chenal serait facile d'entretien, sans frais excessifs avec l'aide de remorques spéciales, des marées et du courant. On prévoit que le chenal serait exempté de formation de glaces jusqu'à quelques milles de Tadoussac. Les navires descendraient ensuite le St-Laurent au milieu du chenal leur offrant plus de sécurité et leur facilitant plus d'accès à naviguer en eau claire, n'ayant pas à approcher les rives du côté Nord ou Sud du Fleuve St-Laurent,

En quoi consisterait donc ce qu'on peut appeler l'arrière-pays du Saguenay-Lac St-Jean, c'est-à-dire les points du territoire québécois qui devraient être aménagés en fonction d'une orientation vers les ports du Saguenay plutôt que vers d'autres points du territoire de la Province?

- VI -

L'arrière-pays du Saguenay-Lac-St-Jean

[Retour à la table des matières](#)

Un hinterland ou arrière-pays s'évalue, en termes géographiques, en fonction de débouché le plus commode qu'offre un port de mer servant à évacuer les produits d'une région. Le géographe anglais A.J. Sargent ¹⁶, définit l'arrière-pays comme étant la région desservie par un port. C'est dit-il, une région qu'on peut considérer comme un tout cohérent en rapport avec son débouché. Le professeur W.E. Boerman ¹⁷ précise davantage : «C'est l'hinterland combiné avec les voies de transport qui explique le développement du commerce des ports et celui des industries d'un port. On ne peut comprendre

¹⁶ A.J. Sargent, *Seaports and hinterlands*, Londres, 1938, page 16.

¹⁷ W.E. Boerman, «The need for special examination of particular aspects of port geography», in *Tijdschrift veer Economische en Sociale Geografie*, vol. 12, décembre 1951, page 348.

les fonctions d'un port sans étudier en même temps son hinterland». Il est évident à la lumière de définition que l'hinterland des ports du Saguenay ne se limite pas à la région géographique comprise dans les trois comtés provinciaux de Chicoutimi, lac St-Jean et Roberval. Il faut étendre l'arrière-pays du Saguenay en direction du nord-ouest, à cause des voies de transport qui existent ou existeront bientôt dans cette direction. Si l'on veut choisir la voie la plus courte pour évacuer les produits miniers et autres de la région de Chibougamau, par exemple, on doit utiliser les ports du Saguenay. Tout le nord du comté d'Abitibi-est ainsi que les territoires d'Abitibi et de Mistassini sont, à notre avis, dans l'hinterland immédiat du Saguenay. Pour justifier ce point de vue, nous nous basons sur le fait que les rives de la baie James n'offre aucun site de port qu'il serait possible d'aménager; et même, s'il s'en trouvait, la période de navigation serait trop brève pour lutter victorieusement avec les ports du Saguenay.

Où sera la ligne de démarcation entre l'arrière-pays du Saguenay, via Chibougamau, et ceux des ports de Québec, Trois-Rivières, Montréal et Toronto, en regard de l'Abitibi? Voilà qui est difficile à préciser. Car l'arrière-pays d'un port n'est pas seulement en fonction des distances. Les tarifs de transport, la nature des marchandises, et surtout les débouchés des produits à évacuer influent sur la direction des courants commerciaux. L'Abitibi dispose de deux sortes d'excédents, des produits miniers et du bois. Les concentrés de cuivre de la fonderie de Noranda sont acheminés sur Montréal, où se trouve la raffinerie qui les traite. Le bois est en majeure partie destiné aux usines ontariennes. Si une partie de ces ressources était exportée ailleurs qu'aux États-Unis, il y aurait peut-être intérêt à utiliser les ports du Saguenay. Noranda, par exemple, sera plus près de Chicoutimi par la future voie ferrée (520 milles) qu'il n'est actuellement de Montréal (537 milles), en l'absence d'une voie ferrée plus directe (Noranda-Montréal, par la route, (400 milles). Par contre, le ravitaillement de l'Abitibi en produits manufacturés et en produits alimentaires se fait aussi par les deux plus grandes villes canadiennes, Montréal et Toronto, On ne peut espérer que ce rôle soit dévolu à la région du Saguenay, elle-même tributaire des mêmes centres pour son approvisionnement.

Toutes ces raisons nous font croire que la ligne de partage entre la région de Chibougamau et l'Abitibi devrait passer au nord de la voie principale du Canadien National, tel qu'indiqué sur notre carte manuscrite. Il est certain toutefois que la région agricole du nord de l'Abitibi entretiendra des relations commerciales de moindre importance avec le Saguenay de préférence à Québec, Trois-Rivières et Montréal, villes toutes plus éloignées que celles du Saguenay d'un plus grand nombre de lieux habités de ce territoire. Quoi qu'il en soit, l'arrière-pays du Saguenay est sans contredit l'immense nord-ouest qui s'étend entre la hauteur des terres et les rives de la baie James.

- VII -

La canalisation du St-Laurent et les ports du Saguenay

[Retour à la table des matières](#)

La Commission de Canalisation du St-Laurent et les Ports du Saguenay se doit d'aménager les 6.5 milles de voies fluviale du Saguenay pour exploiter les ressources incalculables, tant forestières, hydrauliques que minières que l'on trouve dans cet immense territoire. Le travail de la Commission devra trouver les moyens pour que la voie fluviale du Saguenay soit ouverte à la navigation 12 mois par année si possible, pour permettre l'exploitation continue des ressources de cet arrière-pays dont les voies de communications par chemin de fer et route poussent profondément à l'intérieur (jusqu'au lac Chibougamau) (voir mappe) soit à mi-chemin entre les ports du Saguenay et la baie d'Hudson.

Il y va de l'intérêt du pays que la Commission de la Canalisation du St-Laurent développe la voie fluviale du Saguenay pour que la navigation se fasse à l'année longue. Les immenses ressources en exploitation de son arrière territoire, les services de la voie ferrée jusqu'à mi-chemin de la baies d'Hudson (voir mappe) en fait un territoire où le développement est des plus faciles et dont le pays doit s'intéresser tout particulièrement pour soutenir sa situation économique actuelle. Monsieur S.W. Fairweather, Vice-Président des Chemins de fer Nationaux, en charge du Département des recherches et du Développement, déclarait à une réunion des hommes d'affaires du Saguenay-Lac-St-Jean, «que les richesses de l'arrière-pays du Saguenay sont incalculables, faciles d'exploitations lorsque la voie ferrée St-Félicien-Chibougamau-Beattyville sera en opération». «Nous marchons partout sur le cuivre, dit-il, de sorte que les ports du Saguenay auront des matières premières en abondance pour les alimenter, et que les industries de toutes sortes s'implanteront rapidement».

Les trois ports du Saguenay, Bagotville, Chicoutimi et Port-Alfred, offrent des avantages que nul autre ne peut offrir, eau profonde avec l'espace pour s'agrandir et des approches de quais faciles. Le port de Bagotville est sous la juridiction du Ministère des Transports. Il est le terminus du service quotidien des bateaux de la Canada Steamship Lines entre Montréal et Bagotville qui transportent des milliers de passagers à chaque saison. Le port de Port-Alfred est une organisation priée et qui sa classe en tonnage au troisième rang des

ports du Canada. Le port de Chicoutimi est sous la juridiction de la Commission des Ports Nationaux et peut accommoder des bateaux de n'importe quel tonnage au point de vue industriel et commercial.

Les ports du Saguenay offrent des avantages sur les ports du fleuve, vu qu'ils sont érigés à eau profonde, à proximité du chenal, à l'abri des grands vents de sorte que le chenal serait facile d'entretien, sans frais excessifs avec l'aide de remorques spéciales, des marées et du courant et la formation des glaces sera moins étendue. Les navires descendraient ensuite le St-Laurent au milieu du chenal leur offrant plus de sécurité et leur facilitant plus d'accès à naviguer en eau claire, n'ayant pas à approcher les rives du côté Nord ou Sud du Fleuve St-Laurent, la carte ci-incluse fera comprendre l'étendue de ce territoire, plus grand en somme que l'hinterland de n'importe quel autre port de la Province de Québec, à l'exception de celui de Montréal, avant la canalisation du St-Laurent.

Cette carte ne prétend pas soutenir d'une façon absolue que chacun des points du territoire en question serait effectivement plus économiquement rattaché à la région du Saguenay. Elle n'est fondée, en effet, que sur l'un des facteurs qui entrent en ligne de compte en la matière, mais un facteur tout de même de première importance : la distance. Comme au point de vue économique, la distance véritable, pour la détermination, la question comme celle-ci, ne se détermine pas en mille, mais en dollars, en coûts du transport, il peut arriver que pour des raisons particulières il en coûte moins à un moment donné, pour atteindre un point plus éloigné en mille que pour arriver au point le plus rapproché. Par exemple, s'il s'agit à un moment donné de relier deux ports et que pour atteindre l'un, le plus près, il faille construire un chemin de fer sur pilotis à travers des marécages; alors que pour toucher l'autre, on n'ait qu'à poser les rails sur un terrain solide, il pourra devenir plus économique de se diriger vers ce dernier point, quoique plus éloigné. Mais dans l'ensemble, la distance donne une première idée de la situation.

La carte en question n'est donc pas la véritable carte de l'arrière-pays économique du Saguenay, que seule une étude fort minutieuse de toutes les conditions permettrait de tracer.

Ce n'est que la carte partagée selon des frontières en points équidistants d'un port par rapport à un autre. Tous les points encerclés dans le secteur Saguenay ont donc cette caractéristique d'être plus près des ports du Saguenay que de tout autre port, sauf sur la ligne de frontière où ils sont équidistants soit de Québec, de Trois-Rivières, de Montréal, soit du fond de la baie Ungava où le développement d'un port est déjà projeté soit des différents ports de la Côte Nord. Si elle n'est pas la carte de l'arrière-pays exact du Saguenay, elle doit cependant s'en rapprocher passablement.

Ce tracé en surprendra plusieurs. Il exprime cependant une réalité, une réalité que l'on a, comme nous le signalions au début, trop négligée jusqu'ici et sur laquelle notre Conseil d'Orientation croit qu'il est devenu urgent d'attirer

l'attention. Maintenant que la phase de la construction politique du Canada est pour ainsi dire terminée, le temps est venu de penser à des aménagements économiques régionaux plus rationnels. Et parmi ces aménagements régionaux, le plus important dans l'intérêt même du Canada et de sa place dans l'économie internationale pourrait bien être celui de l'arrière-pays du Saguenay, à cause de sa proximité relative plus grande que celle de n'importe quelle autre partie du Canada, des grands marchés des pays de l'Atlantique Nord et Sud.

- VIII - Ressources hydrauliques

[Retour à la table des matières](#)

Avec les forêts, ce sont les ressources hydrauliques qui ont attiré l'industrie dans la région du Saguenay. La puissance aménagée (voir tableau 1) est de l'ordre de 2,800,000 chevaux. Les plus grosses usines hydroélectriques sont sur le Saguenay et sur la Péribonka. Cette dernière fournira encore davantage, lorsque les travaux projetés seront terminés.

Il existe cependant d'autres puissants tributaires du lac St-Jean qu'on pourrait aménager : le bassin de la Chamouchouane, 328,000 milles carrés) et celui de la Mistassini (329,000 m.c.). La Commission des eaux courantes du Québec étudie en ce moment le débit de la première. Le tableau des forces hydrauliques de Québec (1928)¹⁸ attribue à la Chamouchouane et à ses affluents, une puissance de 142,850 H.P. Ce qui est de beaucoup inférieur à la puissance réelle, selon les techniques modernes.

¹⁸ *Tableau des forces hydrauliques de la province de Québec*, Département Terres et Forêts, Québec, 1928, page 33.

Tableau 1 :
La puissance aménagée

Cie	Rivière	Usine	H. P.
Aluminium Co.	Saguenay	Chute à Caron (no. 2)	1,200,000
Saguenay Power	Saguenay	Île Maligne	540,000,000
Aluminium Co.	Saguenay	Chute à Caron (no. 1)	300,000,000
Aluminium Co.	Péribonka	Chute à Savane	285,000,000
Aluminium Co.	Péribonka	Chute du Diable	275,000,000
Price Bros	Shipshaw	Chute des Gorges	90,000,000
Price Bros	Rivière au Sable	Kénogami	26,200,000
Price Bros	Shipshaw	Les Galets	17,600,000
Price Bros	Shipshaw	Murdock	10,500,000
Price Bros	Chicoutimi	Chicoutimi	10,000,000
Québec	Chicoutimi	St-Arnaud	7,200,000
Ville Jonquière	Au Sable	Jonquière	6,500,000
Price Bros	Au Sable	Jonquière	4,625,000
Total			2,772,625

Car le même relevé n'attribue à la Péribonka qu'une puissance totale de 272,435 H.P. alors que les 2 chutes déjà utilisées donnent 660,000 H.P. et qu'on se propose de doubler cette force par le moyen de transfusion d'eau d'une rivière à l'autre.

La Mistassini et ses affluents possèdent en outre, d'après le même relevé, une puissance presque égale, soit 114,302 H.P. ¹⁹ Les plus hautes chutes de ces deux systèmes fluviaux, comme pour tous les autres affluents du lac St-Jean, se trouvent dans leur cours inférieur, sur le rebord de la cuvette du lac. Cela permet de construire des centrales électriques à proximité des régions habitées. La mise en valeur de telles ressources, dont l'estimé préliminaire, est de beaucoup inférieur à la réalité, permettra aux nouvelles entreprises minières du nord-ouest, d'obtenir la force motrice dont elles ont besoin. En effet, la région minières de Chibougamau est actuellement desservie par une ligne de transport de force établie récemment, au départ de l'Île Maligne. Solution temporaire, sans doute... car la région du Saguenay manque actuellement d'énergie, et, plus la ligne de transmission est longue, plus la perte d'électricité est grande, même, sur une ligne à haut voltage. Cependant, il ne pourrait pas être question de trouver sur place, l'énergie hydroélectrique nécessaire au développement minier de Chibougamau. Là, le problème est semblable à celui de l'Abitibi, car les gisements sont situés à la hauteur des terres, où les cours d'eau n'ont guère de chutes ni de bassin d'alimentation assez étendu.

Pourrait-on trouver l'énergie nécessaire sur les tributaires de la baie James? Sans doute, car la Nottaway posséderait (d'après le relevé de 1928) 600,000 H.P. (page 86) dans son cours inférieur, la Broadback, plus de

¹⁹ *Op. cit.*, page 75.

200,000 H. P. et la Rupert 500,000. Ce sont là des réserves magnifiques, sur lesquelles on pourrait édifier un empire industriel. L'inconvénient du moins pour la mise en valeur des gisements qui nous intéressent, c'est la mauvaise situation géographique de ces rivières. Il faudrait transporter le courant sur des distances 2 ou 3 fois supérieures à celles qui existent depuis le lac St-Jean. D'autre part, on aboutit à un cul de sac en direction de la baie James pour l'évacuation des richesses exploitées dans ce secteur.

- IX -

Ressources minérales

1. Dans la région du Saguenay-Lac-St-Jean

[Retour à la table des matières](#)

Il n'y a guère que les carrières de granit, de graviers et d'argile qui fassent l'objet d'une exploitation actuellement.

a) Le granit — Cette pierre d'ornement est abondante dans toute la région. Les principaux gisements connus se trouvent dans les cantons de Roberval, d'Ouiatchouan, de Gérard, de Signay, de Labarre, de Simard, aux environs de Chicoutimi et de la baie Haha. De nombreuses carrières furent exploitées, principalement à Roberval, St-Gédéon et près de Chicoutimi ²⁰.

b) L'argile — Les argiles marines des environs de Chicoutimi et de Roberval ont été étudiées en vue de la fabrication de la brique. Voir les résultats des analyses ²¹.

c) Le gravier — Il abonde dans plusieurs terrasses, au-dessus des dépôts argileux de la mer Champlain. On l'utilise pour la construction des routes.

²⁰ John A. Dresser et T.C. Denis, *Géologie du Québec*, vol. III, *Géologie économique*, pp. 597-599.

²¹ John A. Dresser, T.C. Denis, *op. cit.*, page 585.

2- La région de Chibougamau-Opemisca ²²

[Retour à la table des matières](#)

C'est la partie la plus septentrionale de l'immense zone minéralisée de l'ouest du Québec, dans la subdivision du Témiscamingue à l'intérieur du plateau Laurentien. Elle s'étend du lac Opemisca à Chibougamau sur 80 milles de long, par une vingtaine de large. À mesure que de nouvelles mines seront découvertes, même en marge de cette zone, vers Mistassini par exemple, l'arrière-pays du Saguenay ne peut que s'agrandir dans cette direction. Un géographe, M. Robert Garry, professeur à l'Université de Montréal, vient de publier une courte monographie de la nouvelle ville minière de Chibougamau ²³. Lorsqu'il l'a visité en novembre 1953, la ville ne renfermait que 400 habitants; aujourd'hui, on en compte près de 2,000. Elle est désormais bien pourvue d'électricité par une ligne à haute tension, établie en 1955, à partir de la centrale de l'Île-Maligne (autre preuve que cette région est bien l'arrière-pays du Saguenay). Bientôt la voie ferrée, en provenance de l'Abitibi, l'atteindra, et celle en direction de St-Félicien est prévue pour 1957 ou 1958. Les titres miniers de cette région ont pris une plus-value en bourse depuis 6 mois, autre indice du développement rapide de la région.

Les piquetages (claims) enregistrés à Chibougamau sont passés à 4,170 en 1954-56. Ces piquetages ont couvert environ 500 milles carrés de surface en 1955, soit deux fois plus d'étendu que l'année précédente. Il existe donc une véritable ruée dans cette direction, qu'une hausse du prix du cuivre sur le marché international explique et justifie.

La principale entreprise minière de la région est la Campbell- Chibougamau dont les installations sont situées dans l'île Merrill, à quelques milles au sud de la ville. Elle possède une usine de concentration du minerai d'une capacité de 1,700 tonnes par jour. Sa production a débuté en juin 1955, et son objectif est de 3 millions de livres de cuivre par mois. La deuxième société par ordre d'importance est l'Opemiska Copper, sise à une trentaine de milles à l'ouest de Chibougamau, sur le lac du même nom. Elle a commencé à produire en décembre 1953 et elle vient de doubler la capacité de son usine (de 400 à 800 tonnes). Plusieurs autres compagnies produisent du cuivre ou sont sur le point d'en produire : Chibougamau Explorers, Merrill Island (500 tonnes de minerai par jour), Copper Cliff, New Royran et Bouzan. Enfin des

²² John A. Dresser, T.C. Denis, *op. cit.*, vol. III, p. 55-77, vol. II, pp. 124-161.

²³ Robert Garry, «Chibougamau, ville minière», *Revue Canadienne de Géographie*, vol. IX, no. 1, 1955, p. 47-52.

travaux de sondages et d'explorations sont exécutés dans la région par un grand nombre d'autres entreprises.

Le minerai extrait de Chibougamau est actuellement traité dans la fonderie de Noranda pour être expédié ensuite à la raffinerie de Montréal-Est. Voilà un singulier détour qui doit poser considérablement sur le prix de revient des métaux. Il faudra bientôt, de toute évidence, construire une fonderie plus rapprochés de la matière première. L'Eastern Smelting & Refining Company érige actuellement à Chicoutimi une fonderie de cuivre-nickel et elle construira aussi une fonderie de cuivre avec un autre projet plus tard d'établir une fonderie de zinc et de plomb. Une fois le rail posé entre Chibougamau et St-Félicien, il sera beaucoup plus avantageux d'expédier les minerais concentrés vers les ports du Saguenay et de là, par eau, à Montréal, que de leur faire faire un long voyage par rail via Noranda. L'avenir de l'industrie minière de la région nous semble donc liée avec nos ports de mer.

Appendice 1

Liste des membres

[Retour à la table des matières](#)

Cité de Chicoutimi	Municipalité de Grande-Baie (Paroisse)
Cité d'Arvida	Municipalité Canton Bagot
Ville de Bagotville	Municipalité Paroisse St-Félicien
Ville de Port-Alfred	
Cité de Jonquière	Chambre de Commerce de Chicoutimi
Ville de Kénogami	Chambre de Commerce de la baie des Ha!
Ville d'Alma	Ha!
Ville de Riverbend	Chambre de Commerce de Jonquière
Ville de l'Île-Maligne	Chambre de Commerce de Kénogami
Ville de Roberval	Chambre de Commerce d'Arvida
Ville de St-Félicien	Chambre de Commerce de Roberval Sénior
Ville de Dolbeau	et Junior
Ville de Mistassini	Chambre de Commerce de St-Félicien
	Chambre de Commerce de Dolbeau
Conseil de comté de Chicoutimi	
Conseil de comté de Lac-St-Jean-Est	Aluminium Company of Canada Ltd
Conseil de comté de Roberval	Saguenay Power Company Limited
	The Roberval & Saguenay Railway Co
Municipalité Paroisse de Chicoutimi	Saguenay Terminals Limited
Municipalité Village de Laterrière	The Alma & Jonquière Railway Company
Municipalité Notre-Dame-de-la-Doré	Price Brothers & Co Limited
Municipalité d'Hébertville-Station	Consolidated Paper Corporation Limited
Municipalité St-Gédéon Village	La Compagnie Électrique du Saguenay
Municipalité St-Gédéon Paroisse	La Compagnie du Téléphone Bell
Municipalité Ste-Rose-du-Nord	
Municipalité Village d'Albanel	La Corporation des Grossistes de
Municipalité Canton Albanel (Paroisse)	Chicoutimi
Municipalité St-David-de-Falardeau	Les Syndicats Nationaux Catholiques

Appendice 2

Statistiques économiques régionales

Les industries manufacturières de la région du Saguenay pour l'année 1952 comparées avec l'année 1951

[Retour à la table des matières](#)

Comtés	1952	1951
Chicoutimi-Lapointe		
Nombre d'établissements	189	183
Nombre d'employés	10,496	9,793
Salaires et gages	35,800,600\$	31,923,343\$
Coût du combustible et de l'électricité	23,546,333\$	22,375,399\$
Coût des matières premières	96,706,533\$	84,736,253\$
Valeur brute des produits	237,707,404\$	217,547,263\$
Lac-St-Jean		
Nombre d'établissements	78	81
Nombre d'employés	1,841	1,589
Salaires et gages	6,636,962\$	5,119,630\$
Coût du combustible et de l'électricité	4,694,559\$	3,344,623\$
Coût des matières premières	24,038,931\$	17,315,716\$
Valeur brute des produits	48,941,910\$	40,076,597\$
Roberval		
Nombre d'établissements	160	157
Nombre d'employés	1,313 (1)	1,430
Salaires et gages	3,541,773\$	3,524,286\$
Coût du combustible et de l'électricité	1,247,688\$	1,292,513\$
Coût des matières premières	12,420,068\$	12,493,739\$
Valeur brute des produits	24,171,095\$ (2)	26,559,670\$
Région du Saguenay		
Nombre d'établissements	427	421
Nombre d'employés	13,650	12,812
Salaires et gages	45,979,335\$	40,567,259\$
Coût du combustible et de l'électricité	29,488,580\$	27,012,535\$
Coût des matières premières	133,165,532\$	114,545,706\$
Valeur brute des produits	310,820,409\$ (3)	284,183,530\$

(1) Coupe du bois de sciage réduite.

(2) Valeur diminuée en raison de la coupe réduite du bois de sciage.

(3) Valeur brute dépassant 26 millions\$ celle de l'année précédente.