

VILLE DE LA BAIE:

une fenêtre sur le monde depuis 150 ans

Russel Bouchard et Jean Martin



Société historique du Saguenay
Cahiers de Saguenayensia
HISTOIRE DES MUNICIPALITÉS
No 6



VILLE DE LA BAIE:

une fenêtre sur le monde depuis 150 ans

Russel Bouchard et Jean Martin

**Société historique du Saguenay
Cahiers de Saguenayensia
HISTOIRE DES MUNICIPALITÉS
No 6**

Notre couverture

- Une vue de Ville de La Baie
- Photographie de Pierre Tremblay, Ville de La Baie

Cette publication est due entièrement à l'initiative de la population de Ville de La Baie et a été produite pour souligner les Fêtes du 150^e anniversaire du Saguenay.

Comité de l'édition

- Directeur de la série HISTOIRE DES MUNICIPALITÉS: Russel Bouchard
- Directeur de Saguenayensia: Normand Perron
- Correction des textes: Madeleine Bouchard
- Montage: Russel Bouchard

Avertissement

- Tous les textes cités, c'est-à-dire ceux qui sont identifiés entre guillemets ou soulignés, ont été reproduits intégralement, avec le souci du détail.

Droit d'auteur

- La reproduction d'un extrait quelconque de cette publication, par quelque procédé que ce soit, tant électronique, informatique que mécanique, particulièrement par photocopies, est interdite sans l'autorisation écrite de l'auteur.

© Russel Bouchard, Chicoutimi-Nord

ISBN 2-9800373-6-2

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec

2^e trimestre 1988

Première édition — 1988

Imprimé aux presses de l'Imprimerie Gagné à Louiseville

Table des matières

PARTIE I

La Baie des Ha! Ha! au temps du canot: 1534-1837

— Premières mentions.....	6
— La question de la «Baie des Hahas».....	7
— Les premières explorations	9
— Les pressions pour ouvrir le Saguenay.....	11
— L'exploitation forestière et la Société des Vingt et un.....	13
— L'embarquement pour le Saguenay.....	16
— La vocation maritime de la baie des Ha! Ha!	17

PARTIE II

L'époque de la goélette: 1838-1855

— L'arrivée des Vingt et un à la Grande Baie.....	19
— L'éclosion des deux foyers de peuplement.....	20
— Les bouleversements de 1842	22
— Le développement du Saguenay à la remorque de l'industrie du bois	22
— La structuration de la société baiéniveraine	24
— L'oeuvre des Oblats et la fondation du Grand-Brûlé.....	28
— L'organisation de l'activité maritime.....	30

PARTIE III

L'époque du vapeur et du grand voilier: 1855-1917

— Les bases de l'organisation sociale	31
— L'économie	34
— Le développement de l'environnement spatial.....	36
— La baie des Ha! Ha! au coeur du réseau de communication régional.....	37

PARTIE IV

Le grand port de mer: 1917-1945

— Le développement territorial.....	42
— Port-Alfred et la grande industrie	43
— Les effets de l'urbanisation	46
— La Baie, terminus maritime et carrefour régional des transports.....	48
— Le mouvement de retour à la terre.....	52

PARTIE V**Vers un nouveau pôle de développement régional: 1945-1988**

— La réunification administrative du territoire	54
— L'aéroport de Bagotville	56
— Confirmation de la vocation industrielle: le papier et l'aluminium	58
— Le développement des services	60
— Le développement des activités maritimes: le port de Grande-Anse	61
— Le tourisme et l'avenir de Ville de La Baie	64

Avant-propos

Dès le début de la colonisation, l'implantation de quelques scieries a tracé le chemin. Certaines sont encore très florissantes aujourd'hui. Depuis maintenant 75 ans, une usine à papier donne du travail à plus de 1000 employés. Des installations portuaires privées et publiques importent des matières premières et exportent à travers le monde les produits de la région. Et que dire de la venue, en 1980, d'une usine d'aluminium considérée alors comme la plus moderne au monde.

Dans le but de toujours consolider cette vocation industrielle, la municipalité dépense beaucoup d'énergie pour attirer de plus en plus de P.M.E. et, nous l'espérons, de la grande industrie. D'ailleurs, à cet effet un deuxième parc industriel sera aménagé en 1989, lequel s'ajoutera à des secteurs déjà identifiés pour recevoir des projets majeurs.

La population de Ville de La Baie s'est stabilisée depuis quelques années à environ 21,000 habitants. Et cette population baïeriveraine se fait un point d'honneur de vanter, avec justesse, la qualité des services dont elle bénéficie... En fait, c'est surtout depuis la fusion de la municipalité de Grande-Baie, de la paroisse de Bagotville et des villes de Port-Alfred et Bagotville, en 1976, que les élus municipaux ont mis de l'avant des projets visant à améliorer la qualité de vie des citoyens.

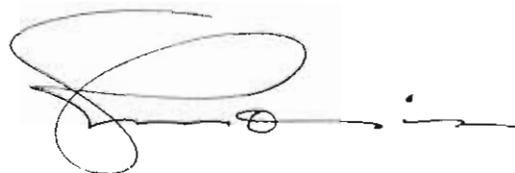
En 1984, Ville de La Baie s'inscrivait au programme d'assainissement des eaux usées du Gouvernement du Québec. Avec la mise en opération de l'usine d'épuration prévue pour le début 1989, nous pouvons maintenant songer à rendre accessible à la population le magnifique plan d'eau que constitue la Baie des Ha! Ha!

Sur le plan touristique, la position géographique de Ville de La Baie est maintenant de plus en plus reconnue en terme de potentialité. En effet, le plan d'action concertée de la zone périphérique du Parc du Saguenay, confère à Ville de La Baie le rôle de terminus maritime sur le Saguenay. Comment ne pas être sensible du fait que le plan régional de développement touristique, récréatif et culturel du Saguenay—Lac-St-Jean, accorde à Ville de La Baie le plus grand nombre d'attraits majeurs parmi les différentes municipalités de la région.

Il n'en fallait pas plus pour faire prendre conscience aux intervenants du milieu et à la population, qu'il était temps pour Ville de La Baie de se positionner sur l'échiquier régional. C'est pourquoi la municipalité s'est donnée des instruments de planification, tels le plan de mise en valeur des berges de la Baie et le concept de développement récréatif et touristique, lequel met le focus sur le nautisme et les activités maritimes.

Permettez-moi ici de féliciter les auteurs de ce livre d'histoire pour la qualité de leur recherche. Je suis certain que le lecteur appréciera beaucoup ce bref retour sur notre passé.

Enfin, je m'en voudrais de ne pas mentionner les nombreuses festivités entourant le 150^e Anniversaire de notre région. Qu'elles soient l'occasion pour la population régionale, comme pour celle de l'extérieur, de découvrir Ville de La Baie.



Gérard-R. Morin
Maire de Ville de La Baie

PARTIE I

La Baie des Ha! Ha! au temps du canot: 1534-1837

Premières mentions

Avant 1837, nous dit l'abbé Louis-Antoine Martel, le Saguenay n'était qu'une contrée Sauvage, habitée seulement par les peuples nomades errant dans les forêts, vivant de pêche et de chasse.¹ Cette vision peut paraître exagérée, surtout si nous songeons à l'ensemble du territoire saguenéen, avec ses postes de traite et ses missions. Elle s'applique par contre assez bien au secteur plus restreint de la baie des Ha! Ha! Jusqu'au déclenchement du mouvement de colonisation de 1838, la Baie se tient en effet à l'écart des voies traditionnelles d'exploration et de commerce avec les autochtones montagnais qui peuplent la région.

Il y a ni poste ni établissement à la Grande Baie. Seule une pêche appartenant à la Compagnie de la Baie d'Hudson est établie à l'embouchure de chacune des deux rivières se déversant dans son creux (rivière Ha! Ha! et rivière à Mars).² Étant donné que ces deux cours d'eau sont d'importantes frayères à saumons, nous pouvons présumer qu'elles ont dû, de tout temps, accueillir des familles de pêcheurs autochtones sur leurs rives.

Lorsque Jacques Cartier s'arrête à Tadoussac, lors de son second voyage de 1535, il se contente de récolter les histoires rapportées par les «naturels» des lieux. Pour ce qui est des visites effectuées par monsieur de Roberval dans la «province du Saguenay», en 1543, nous savons peu de chose de sa *Relation*, celle-ci étant introuvable.

C'est l'explorateur Samuel de Champlain, lors de son voyage en 1603, qui nous apporte la première description du fjord et des territoires longeant ses rives. Sa perception des lieux n'a rien de très engageant. Ayant navigué jusqu'aux alentours de l'actuel village de Sainte-Rose-du-Nord, il met fin à son expédition, bien déçu de n'avoir rencontré «que promontoires de rochers, la plupart couverts de sapins et bouleaux; terre fort mal plaisante tant d'un costé que d'autre: enfin ce sont de vrais déserts inhabitez.» Même la faune lui semble pauvre: «Allant chasser par les lieux qui me semblaient les plus plaisants, je n'y trouvais que de petits oiselets, comme arondelles et quelques oiseaux de rivières...»³

Il faudra attendre l'année 1647, lors du voyage du Jésuite Jean Dequen, pour voir enfin un premier Blanc remonter le Saguenay jusqu'au terme des eaux navigables. À partir de cette date, les contacts se font de plus en plus fréquents entre Blancs et Amérindiens. Les missionnaires Jésuites, les voyageurs et les trafiquants, qui pénètrent le territoire en canot, suivent la route traditionnelle empruntée depuis des siècles, remontent le Saguenay jusqu'à la rivière Chicoutimi, dans laquelle ils s'engagent pour atteindre le lac Kénogami, et aboutissent, via la rivière des Aulnaies, au lac Saint-Jean. Au cours de cette période héroïque, la baie des Ha! Ha! a sûrement dû être visitée à l'occasion, mais la plupart des voyageurs auront plutôt tendance à passer tout simplement devant son entrée pour se diriger vers Chicoutimi et le Lac-Saint-Jean.

Même si la première carte à porter le toponyme de «baie des Ha! Ha!» est récente et date seulement de 1830,⁴ l'endroit est connu depuis déjà longtemps. La carte du Père Pierre Laure et celle de Nicolas Bellin, dessinées respectivement en 1731 et 1744, l'identifient sous le nom de «Grande Anse». Plus récemment, le voyageur et coureur de bois François Verreault, qui a vécu une cinquantaine d'années au Saguenay, de 1775 à 1823 environ, l'appelle simplement la «Baie Ha-Ha».⁵ Enfin, disons que dès 1786, l'explorateur Edward Harrison fait une allusion tout naturellement au lieu dit «turn of the Ha, Ha» comme si cette dénomination avait été généralement acceptée depuis belle lurette.⁶ Il est difficile de déterminer l'époque exacte où la désignation baie des Ha! Ha! fut utilisée pour la première fois. Nous croyons cependant qu'un tel usage remonte aux premiers voyages effectués par les explorateurs français, à la fin du XVII^e siècle.

La question de la «Baie des Hahas»

L'abbé Victor Tremblay, intéressé par tout ce qui concerne le royaume du Saguenay, publie, en 1947, une brochure de quinze pages dans laquelle il tente de régler une fois pour toute «La question de la «Baie des Hahas»». Cet essai vise effectivement à mettre un terme à la controverse venant tout juste d'éclater dans les pages du *Progrès du Saguenay*, polémique autour de l'origine et, conséquemment, de l'orthographe du nom. Dès les premières mentions, l'origine et le sens exacts de l'appellation de la Grande Baie font l'objet de toutes sortes de suppositions et les nombreuses théories ne réussissent pas à éclaircir définitivement la question. Dans leurs rapports, les explorateurs parlent indistinctement de la «Baie des Ha! Ha!»,⁸ de la «Baie Ha! Ha!»,⁹ de la «Ha Ha Bay»¹⁰ ou encore de la «Bay Ha Ha»,¹¹ de la «Baie (des) Ha-Ha»¹² et même de la «Baie des Has».¹³ L'historien saguenéen avait donc décidé de mettre un peu d'ordre dans toute cette confusion.

Sur un plan historique, deux thèses s'opposent sur ce problème de la naissance du nom. Joseph Bouchette soutient pour sa part que ce sont les Français qui, après être entrés par erreur à l'intérieur de la baie et alors qu'ils croyaient toujours se trouver sur le cours principal du Saguenay, auraient poussé un cri de surprise en se rendant compte de leur méprise.¹⁴ On ne sait trop d'où lui vint cette explication. Nombreux sont ceux cependant qui la reprennent à sa suite, tout en exprimant de sérieux doutes quant à sa véracité. Presque toujours, on se contente de parler de supposition et certains préfèrent même ne pas se prononcer, étant donné les opinions différentes sur cette question...¹⁵

Victor Tremblay, pour sa part, croit plutôt à la seconde explication; celle se rapportant à ce qu'il appelle le «sens géographique». Il s'en remet donc à la définition du mot *haha*, telle qu'on la retrouve dans tous les grands dictionnaires. Un *haha*, c'est une ouverture pratiquée dans une muraille pour étendre le point de vue (dictionnaire *Richelet* de 1759), ou encore un fossé (dictionnaire *Hatzfeld et Darmesteter*, 5^e édition), ou tout obstacle interrompant brusquement un chemin (dictionnaires *Bescherelle* aîné, Guérin de 1892, Beaujean et Quillet). Même dans les dictionnaires anglais, le mot *haha* ou *ha-ha* se voit donner un sens identique. Cette définition de l'abbé-historien semble correspondre assez bien à la situation et à la configuration particulière de la Grande Baie.

Partant de cette constatation, Victor Tremblay conclut, comme l'avait déjà fait la Société historique du Saguenay en 1938, qu'il serait plus juste d'écrire baie des Hahas plutôt que baie des Ha! Ha! ainsi qu'il a été d'usage depuis plus d'un siècle. Il s'appuie notamment sur le fait qu'il existe ailleurs au pays, entre autres près du Bic et sur le lac Témiscouata, d'autres baies Ha-Ha ou du Haha possédant les mêmes caractéristiques géographiques que la Grande

Chronologie de La Baie

- 1744: L'existence de la *Grande Ance* est signalée dans la carte de Nicolas Bellin
- 1828: J.-P. Proulx est chargé de dresser un rapport détaillé sur la Baie et ses environs
- 1837: Formation de la *Société des Pinières du Saguenay* (Société des Vingt et un)
- 1838: Arrivée des premiers bûcherons de Charlevoix
- 1842: Les actifs de la Société des Vingt et un passent aux mains de William Price, expiration du bail de la Compagnie de la Baie d'Hudson et arrivée de Charles Pouliot, premier prêtre résident au Saguenay
- 1843: J.-B. Duberger entreprend l'arpentage du canton Bagot et érection de la Commission scolaire du canton Bagot
- 1844: Arrivée des Oblats et du Père J.-B. Honorat
- 1846: Un grave incendie dévaste entièrement les cantons Bagot et Latemière
- 1850: Première élection à la municipalité de la division numéro 2 du comté Charlevoix—Saguenay. Grande-Baie est choisie comme chef-lieu
- 1853: Les Oblats quittent le Saguenay
- 1854: Le curé Lucien Gill, de Grande-Baie, transporte sa résidence à Saint-Alphonse
- 1855: Le chef-lieu du comté est transporté à Chicoutimi et organisation de la municipalité du canton Bagot
- 1857: Érection canonique de la paroisse Saint-Alphonse-de-Ligori (Bagotville)
- 1859: Érection de la municipalité de la paroisse de Grande-Baie
- 1861: Érection canonique de la paroisse Saint-Alexis-de-Grande-Baie
- 1862: Érection de la Commission scolaire de Bagotville
- 1876: Érection de la municipalité du village de Bagotville
- 1882: Siméon Fortin ouvre les deux premières fromageries de la région à Chicoutimi et à Bagotville
- 1900: Début de la colonisation des cantons Ferland et Boilleau
- 1905: Le *Montcalm* est le premier brise-glace à remonter jusqu'à la Baie
- 1908: Érection de la municipalité du village de Grande-Baie
- 1911: Le chemin de fer entreprend son service
- 1915: Construction du premier quai de Port-Alfred
- 1916: Création de la *Ha! Ha! Bay Sulfite Co.*
- 1918: Érection de la municipalité du village de Port-Alfred
- 1919: Érection de la municipalité de la ville de Port-Alfred
- 1920: Érection de la municipalité de la ville de Bagotville
- 1924: La *Port-Alfred Pulp and Paper Corp.* se porte acquéreur des actifs de la *Bay Sulfite Co.* et érection du monument des Vingt et un à Grande-Baie
- 1925: Installation des premières machines à papier à l'usine de Port-Alfred
- 1926: Début du transport de l'aluminium à partir d'Arvida
- 1930: La *Canada Steamship Lines Co.* choisit Bagotville comme terminus au Saguenay
- 1932: Les réserves de bois de l'usine de Port-Alfred sont dévastées par un incendie
- 1935: Les Frères de Saint-François-Régis s'établissent dans le rang Saint-Louis
- 1938: Érection de la Croix du Centenaire sur le cap à Gobeil
- 1942: Ouverture du Centre militaire d'entraînement aérien de Bagotville
- 1945: Fermeture du Centre militaire d'entraînement aérien de Bagotville
- 1946: Ouverture du service de transport en commun de la *Compagnie d'Autobus et de Taxis Ltée*
- 1948: Fondation du journal *La Voix de la Baie* et construction du Palais municipal de Port-Alfred
- 1951: Réouverture de la Base des forces canadiennes de Bagotville
- 1953: Annexion du village de Grande-Baie à la ville de Port-Alfred et érection canonique de la paroisse Saint-Marc de Bagotville
- 1967: Arrêt des voyages de la *Canada Steamship Lines Co.* au Saguenay
- 1970: Ouverture du Centre hospitalier de Bagotville
- 1976: Fusion de toutes les municipalités composant aujourd'hui Ville de La Baie
- 1980: Mise sous tension de la première cuve de l'aluminerie *Grande-Baie*
- 1983: Ouverture du Port de Grande-Anse

Baie. Ceci tendrait à laisser croire, comme le dit Raoul Blanchard, «que les anciens auraient eu l'étonnement facile et monotone». ¹⁶

«L'argument vaut d'autant plus qu'on verrait ici, je crois, le seul cas dans notre pays où une interjection serait devenue un nom de lieu, Trouve-t-on dans la géographie canadienne des lacs Oh! Oh!, des baies Hélas!, des rivières Aie! Aie!...?» ¹⁷

Devant l'argument voulant qu'il ne faut pas changer l'orthographe d'un nom qui est généralement accepté depuis plus de cent ans, Victor Tremblay réplique que cette façon d'écrire est le résultat de l'ignorance. Il n'y a rien pouvant justifier qu'on persévère dans une erreur, à fortiori lorsqu'elle perdure depuis plus d'un siècle. Déjà, le nouvel orthographe a commencé à se répandre: des journalistes du *Progrès du Saguenay* l'utilisent, des publications prestigieuses l'ont consacré ¹⁸ et des entreprises de la région l'ont adopté. Le géographe français Raoul Blanchard, auteur de l'étude la mieux documentée et la plus complète sur la région à l'époque, est l'un des premiers à adopter officiellement l'orthographe Haha. ¹⁹

Pour conclure, ajoutons qu'une autre thèse attribue le nom de la baie à la langue huronne, dont le mot «Ahaha» signifie tout simplement «chemin». ²⁰ Cette définition est difficile à retenir, le Saguenay ne faisant pas partie du territoire traditionnel de ce peuple. Arthur Buies, de son côté, adopte la dénomination de la langue algonquienne, *Heskuewaska*, appellation qui fait allusion à une idée de rondeur. ²¹

Grande Anse, Grande Baie, baie des Ha! Ha! ou baie des Hahas, quelle appellation choisir au juste? La Commission de toponymie du Québec, sans statuer sur l'origine du mot, a tout bonnement décidé de consacrer l'usage le



L'abbé Charles Pouliot, premier curé de Grande Baie, en 1842.

Photo: Archives nationales du Québec à Chicoutimi.

plus largement répandu. Elle inscrit donc dans ses répertoires l'appellation officielle de *baie des Ha! Ha!* ²²

Les premières explorations

Les employés du poste de traite de Chicoutimi et les coureurs de bois ont parcouru le territoire saguenéen dans tous les sens depuis les débuts de la traite des fourmures au XVII^e siècle. Plusieurs d'entre eux se sont sûrement arrêtés à la Grande Baie au cours de leurs voyages. Mais le fait qu'il ne s'y est jamais trouvé d'établissement fixe explique le pourquoi des rares mentions. Nous savons toutefois que la

baie était un lieu de pêche recherché et qu'à une certaine époque la Compagnie de la Baie d'Hudson y entretenait des pêches commerciales.²³ Il devait donc se trouver au moins une ou deux bâtisses construites près des meilleurs sites, à l'embouchure des rivières à Mars et Ha! Ha! Nous savons également que cette dernière est navigable par les canots sur une distance «d'environ vingt-cinq lieux» (75 milles),²⁴ rendant d'autant plus plausible la fréquentation régulière de son cours puisqu'elle constitue une voie de pénétration naturelle à l'intérieur des territoires de chasse.

Entre 1821 et 1831, un Comité de travail est chargé par la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada de rassembler le plus d'informations possibles sur les territoires encore fermés à la colonisation. Leurs démarches visent à découvrir de nouveaux espaces susceptibles d'accueillir le surplus de la population agricole coincée sur les anciennes seigneuries de la vallée du Saint-Laurent. De nombreux témoins, au courant du mystérieux royaume du Saguenay, se présentent devant le Comité pour le renseigner sur cet arrière-pays encore mal connu. Nous retrouvons dans ces témoignages les premières véritables descriptions de la Grande Baie.

Pierre McNicoll, gendre du seigneur de La Malbaie, déclare avoir entendu dire du Saguenay que «le sol généralement parlant est bon et propre à la culture; particulièrement à la Baie des Haha, et à Chicoutimy».²⁵ Quant à James McKenzie, ses deux voyages au Saguenay (en 1808 et 1814) lui ont permis d'apprécier la Grande Baie qui aurait toutes les qualités pour devenir une forte Paroisse...²⁶ François Verreault et Pascal Taché de leurs côtés font allusion à la rivière Ha! Ha! en parlant de sa navigabilité et de la pêche s'y pratiquant aux mois de juin et juillet.²⁷ Quant à James McDouall, co-détenteur du bail des Postes du Roi au cours des années 1822 et 1824, le potentiel portuaire et maritime des lieux lui

paraît offrir un sérieux avantage: cette Baie — nous dit-il. — offre un superbe Port...²⁸

Il faudra malgré tout attendre jusqu'en 1828 avant d'assister à une véritable exploration du territoire saguenéen. Le Comité des Terres de la Couronne nomme alors les frères Andrew et David Stuart, commissaires chargés «de la visite et examen de l'étendue de terre au Nord du Fleuve et du Golfe Saint-Laurent, communément appelée Postes du Roi, et des Terres adjacentes».²⁹ L'équipe constituée par les deux mandataires comprend, en plus de l'arpenteur général de la province, Joseph Bouchette, deux arpenteurs et six autres membres affectés à l'étude de la qualité du sol et à l'analyse des possibilités de communication offertes par les différents secteurs de la région. Leur travail s'effectuera sur plusieurs mois, depuis leur départ de Québec, au mois de juillet 1828, jusqu'au dépôt de leur rapport, le 19 janvier de l'année suivante.

C'est l'arpenteur J.-B. Proulx qui reçoit instruction, le 16 août 1828, d'aller explorer le secteur de la baie des Ha! Ha! Sans plus attendre, il quitte Chicoutimi le lendemain matin pour se rendre «au Cap à l'Ouest, à l'entrée de la dite baie, où étant, j'ai commencé à entrer dans la dite baie, en suivant la rive septentrionale».³⁰ Son exploration se poursuivra pendant une semaine et c'est au cours de cette visite qu'il parcourera tout le pourtour de la baie, du Cap à l'Ouest jusqu'à la Pointe du Fort. Arrivé sur place, il prend le temps de remonter le cours de la rivière «Vasigamenke» (rivière à Mars) sur quelques kilomètres, pour mieux juger de l'état du terrain et du type de la végétation.

Le sol lui paraît d'excellente qualité et propice à la culture. Le couvert végétal se compose de cèdres, de bouleaux, de sapins, d'épinettes, d'aulnes et de quelques bouquets de pins rouges. Le paysage, généralement vallonné, est parsemé de nombreux rochers qui rappellent la proximité des pentes et des caps abrupts formant le fjord immédiatement en aval.

Sur la rivière *Wissuscoué* (Ha! Ha!), Proulx signale «qu'à environ deux milles de son embouchure, il se trouve une belle place de moulin.»³¹

Les pressions pour ouvrir le Saguenay

Le rapport déposé par les commissaires au Comité de la Chambre d'Assemblée ne permettait plus d'entretenir le moindre doute quant à la qualité des terres susceptibles d'être livrées éventuellement à la colonisation. Le Lac-Saint-Jean et le secteur de Chicoutimi—Baie des Ha! Ha! paraissent les plus intéressants à ce chapitre. Joseph Bouchette avance même que «la baie des Has Has paraît [sic] évidemment avoir été formée par la nature comme le siège principal du commerce de toute cette



Monument des Vingt et un, érigé en 1938 à La Baie.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

partie de pays ou de territoire...»³² Un immense potentiel de terres agricoles se retrouve ainsi à la portée des cultivateurs canadiens. Mais le gouvernement ne peut ouvrir immédiatement ces territoires à la colonisation, ceux-ci étant placés sous la juridiction exclusive de la Compagnie de la Baie d'Hudson, seule détentrice, depuis 1821, d'un bail d'exploitation sur les Postes du Roi. Ce monopole arrivera à échéance seulement en 1842.

Le rapport des enquêteurs ne restera pas longtemps secret. Diffusé sans trop de délais, il donne naissance à un fort mouvement de pression qui tentera d'obtenir du gouvernement la réouverture de l'entente avec la Compagnie de la Baie d'Hudson, de façon à permettre la colonisation du Saguenay. Depuis le début du XIX^e siècle, la population du Bas-Canada, presque exclusivement agricole, connaît une forte augmentation. Pratiquement toutes les terres de la vallée du Saint-Laurent sont occupées et le domaine seigneurial est menacé d'éclatement. Les *townships* (Cantons de l'Est) que le gouvernement a fait arpenter et diviser au sud de Montréal, en 1792, ne suffisent pas à absorber le trop plein des tenures seigneuriales et on déplore les départs de plus en plus nombreux des fils de cultivateurs canadiens pour les États-Unis.³³

Dans ce contexte, l'interdiction d'établissement touchant d'importantes étendues de bonnes terres cultivables fait en quelque sorte figure de scandale et il se développe rapidement un fort courant visant à y mettre fin. Un tel mouvement se manifeste naturellement de façon plus marquée dans les régions avoisinant le territoire qui soulève tant d'intérêt.

Dès le 4 avril 1829, à peine trois mois après le dépôt du rapport des commissaires, 250 citoyens de La Malbaie signent une pétition demandant l'ouverture du Saguenay à la colonisation, pétitions qu'ils adressent au gouverneur Kempt. Même s'ils n'obtiennent pas ce qu'ils demandent, les habitants de Charlevoix

La Société des Vingt et un

Cette association porta le nom de «Société des vingt-un (sic) associés». Voici les noms des 21 principaux actionnaires.

- 1^{er} Alexis Tremblay, *Picoté*
- 2^e Louis Tremblay, *Picoté*
- 3^e Joseph Tremblay, *Picoté*
- 4^e Alexis Simard
- 5^e Thomas Simard
- 6^e Ignace Couturier
- 7^e Joseph Lapointe
- 8^e Benjamin Godreau
- 9^e Joseph Harvey
- 10^e Louis Desgagner
- 11^e Louis Villeneuve
- 12^e Ignace Muré
- 13^e David Blackburn
- 14^e George Tremblay
- 15^e Jérôme Tremblay
- 16^e François Maltais
- 17^e Michel Gagné
- 18^e Basile Villeneuve
- 19^e Pierre Boudreau
- 20^e Jean Harvey
- 21^e Louis Boulianne

Toutes ces personnes entraient dans le Saguenay pour y faire la pinière et devaient uniquement se livrer à la coupe et au commerce du bois. En effet la culture de la terre leur avait été strictement défendue par la compagnie de la Baie d'Hudson qui régnait alors en souveraine dans toutes ces contrées sauvages.

Référence: Louis-Antoine Martel, *Notes sur le Saguenay*, Chicoutimi, Centre d'études et de recherches historiques, 1976, pp. 4-5.

auront tout de même la satisfaction de constater l'intérêt du gouvernement; celui-ci commandera en effet plusieurs explorations supplémentaires entre 1829 et 1836. La plupart d'entre elles ont comme objectif l'établissement d'au moins une voie de communication terrestre entre Québec et le Saguenay. Ainsi, Nicholas Andrews est chargé, pendant l'été de 1829,

d'explorer «l'étendue de pays triangulaire située au-dessous de Québec, entre le fleuve Saint-Laurent et la Rivière Saguenay, ayant pour extrémité un point tout vis-à-vis Tadoussac, et pour base une ligne courant à partir de la Baie des Ha-Ha à aller au Cap Tourmente...»³⁴

Relativement à ces précisions, force nous est d'admettre que c'est donc la baie des Ha! Ha! qui est considérée comme l'aboutissement naturel des communications terrestres entre la région et le fleuve Saint-Laurent. En effet, suite à cette première expédition qui devait permettre d'établir éventuellement un premier tracé entre La Malbaie et l'embouchure de la rivière Ha! Ha!,³⁵ une autre exploration est montée en 1835. Cette fois-ci, elle est dirigée par W.H. Davies et Georges Duberger. Leur mission consiste à découvrir un nouveau trajet devant relier éventuellement la Baie-Saint-Paul et cette même rivière Ha! Ha! Ce dernier itinéraire rapproche davantage les terres vierges du Saguenay de l'important bassin de population de la région de Québec.³⁶

En dépit de ces voyages répétés, la Compagnie de la Baie d'Hudson conserve son monopole sur les Postes du Roi. La population s'impatiente. En 1835, une nouvelle pétition regroupant 1 800 noms d'habitants du comté Saguenay (incluant Charlevoix et les territoires affermés à la Baie d'Hudson) est adressée au gouvernement. Tous ces gens sont décidés à obtenir l'octroi de terres pour l'établissement de colons sur une partie des territoires contrôlés par la Compagnie. Le *Comité permanent sur les Terres et les Droits seigneuriaux* entend de nombreux témoignages qui s'accordent pour admettre que la Compagnie ne souffrirait aucunement de l'établissement limité de colons sur des terres où ses activités sont de toutes façons extrêmement réduites, pour ne pas dire inexistantes. Des approches ont même déjà été faites auprès de certains représentants de la Compagnie qui ont paru vouloir se montrer ouverts à une telle opération.³⁷

Les demandes formulées par les pétitionnaires laissent clairement présager des intentions qu'on pourra deviner derrière les objectifs déclarés de la Société des Vingt et un, deux ans plus tard: octroi de 280 000 arpents de terre à diviser en lots de 100 à 200 arpents; distribution gratuite de ces lots, moyennant le paiement non obligatoire des frais d'arpentage et de transfert des titres par le bénéficiaire; ouverture d'un chemin entre Baie-Saint-Paul et La Malbaie, d'une part, et la baie des Ha! Ha! et le lac Saint-Jean, d'autre part; tenure libre des terres concédées (exclusion du régime seigneurial).³⁸ Les pétitionnaires ont déjà pris la liberté de déléguer 24 des leurs pour aller explorer le Saguenay jusqu'à Chicoutimi et y choisir les meilleurs emplacements, en vue d'un établissement éventuel.

L'exploitation forestière et la Société des Vingt et un

Les conditions apparaissent enfin réunies à la fin des années 1830 pour provoquer l'ouverture du Saguenay à la colonisation agricole. Mais, pour ébranler le monopole de la Compagnie de la Baie d'Hudson et arriver à renverser définitivement le mur infranchissable dressé entre le fjord et la population du Québec, il faudra attendre que se manifestent des intérêts plus puissants. L'industrie forestière se trouve alors en pleine expansion au Canada. La demande des chantiers navals britanniques est en augmentation constante et d'audacieux entrepreneurs sont en train de se tailler de véritables empires dans les régions encore couvertes de forêts. Dans l'Outaouais, c'est un dénommé Philémon Wright qui règne en maître alors que



Vieille maison de colon, sur la ferme Price, à Saint-Alexis.

Photo: Archives nationales du Québec à Chicoutimi, fonds Lemay.

La Baie avant la colonisation

En entrant dans la Baie du Ha ha, le terrain est d'une qualité supérieure. Le bois est le frêne, l'érable, le bouleau, le merisier, le bois blanc, le cèdre, le peuplier, etc., etc. Ici commence une plaine unie qui s'étend d'un côté vers Chicoutimi, et de l'autre vers le Lac St. Jean.

En arrivant au haut de la Baie nous campâmes pour la nuit.

C'est d'ici que je devais explorer un chemin qui conduirait jusqu'aux établissements (sic) sur le fleuve St. Laurent. Comme la saison était déjà trop avancée pour marcher à la raquette; que j'ignorais le temps qu'il faudrait pour arriver jusqu'aux Établissements (sic); et que je savais que l'étendue de pays située entre la Baie du Ha Ha et Chicoutimi avait été explorée par M. Bouchette et M. Proulx; ces considérations me firent abandonner l'idée d'aller à Chicoutimi, d'autant plus qu'il n'y avait aucune nécessité de le faire; car d'après les Rapports des Arpenteurs que je viens de nommer, le local, d'une excellente qualité, présente une plaine unie, et n'offre par conséquent aucun obstacle à l'établissement d'un chemin...

...Nous partîmes au point du jour, et faisant le tour de la partie inférieure de la Baie qui a ici environ un mille de large, nous arrivâmes à l'embouchure de la Rivière Ha Ha, qui se décharge dans la Baie à l'extrémité S.-O. Nous la remontâmes environ 1/4 de mille, et primes alors le bois pour gagner la Baie St. Paul... En arrivant au sommet de ces collines, nous trouvâmes un terrain plat; il en fut de même pendant toute notre marche de ce jour. Le bois que nous avons rencontré aujourd'hui, est l'orme, le frêne, le cèdre, l'érable, l'épinette, le merisier blanc et noir, le pin rouge et blanc, le bois blanc et le peuplier. Les pins sont les plus grands que j'aie encore vus, et à en juger par les branches, ils sont d'une qualité supérieure. Une circonstance qui prouverait que le climat est plus doux dans les environs de la Baie du Ha Ha, que près des Établissements (sic) sur le St. Laurent, c'est la différence dans la quantité de neige qu'on y trouve. On ne rencontre que 18 pouces à 2 pieds de neige, au plus, dans ce premier lieu, tandis qu'il s'en trouve cinq pieds à St. Paul et Murray Bay.

Référence: W. H. Davies, *Rapport d'exploration de 1835*, dans *Pressions pour ouvrir le Saguenay*, Chicoutimi, Centre d'Études et de Recherches Historiques, 1976, pp. 78-80.

la région de Québec passe de plus en plus sous le contrôle d'un Anglais: William Price.

Ce dernier est justement bien parti pour gagner une place d'importance dans le secteur du commerce du bois. Arrivé au Canada en 1810 à titre de commis de la maison Idle de Londres, Price pressent rapidement le profit à tirer en s'impliquant personnellement dans l'exploitation forestière alors en plein développement. Devenu exportateur puis manufacturier de bois de sciage, il possède au milieu des années 1830 plusieurs scieries établies le long du fleuve Saint-Laurent. Il cherche cependant à asseoir encore plus solidement son entreprise en mettant la main sur un domaine dont les

ressources pourront lui permettre de développer ses affaires jusqu'à un niveau comparable à celui atteint par Wright, dans l'Outaouais.³⁹

Le Saguenay représente sans conteste une cible de choix pour tout homme qui entretient pareille ambition. La forêt recouvre encore l'ensemble du territoire et, aux dires de certains voyageurs, les bois qu'elle renferme sont parmi les plus intéressants au pays. W.H. Davies affirme même, en parlant de la Grande Baie, que «les pins sont les plus grands que j'aies encore vus, et à en juger par les branches, ils sont de qualité supérieure.»⁴⁰ Or, ce territoire est sur le point de s'ouvrir. Cela ne fait plus aucun doute.

Les comités de la Chambre d'Assemblée et les explorations qui se succèdent depuis 1828 démontrent bien l'intérêt du gouvernement pour la question et il devient de plus en plus évident que la Compagnie de la Baie d'Hudson ne pourra plus conserver son contrôle absolu après l'expiration de son bail en 1842. Mais à qui au juste cette ouverture profitera le plus? William Price, pour sa part, a bien compris. Il lui faudra prendre les devants s'il veut retirer le maximum des nouvelles possibilités que le Saguenay se prépare à offrir. C'est justement la Compagnie de la Baie d'Hudson qui va lui fournir, bien malgré elle, l'occasion de mettre le pied à l'étrier.

En 1836, la Compagnie de la Baie d'Hudson est contrainte de réagir aux pressions qui se font de plus en plus fortes à son endroit en permettant un début d'exploitation des forêts saguenéennes. Elle se fait octroyer une licence

de coupe pour 60 000 billots de pin sur son territoire. Incapable de remplir elle-même ses engagements et se trouvant la cible de nombreuses plaintes des marchands de bois de la province qui lui reprochent une concurrence déloyale, la Compagnie est coincée et doit revoir ses objectifs. C'est une occasion que William Price ne manquera pas de saisir, par l'intermédiaire de quelques hardis entrepreneurs de Charlevoix, tout aussi désireux de pénétrer ce territoire qui leur est depuis si longtemps interdit.

Les chroniqueurs nous disent qu'en 1837, «un citoyen entreprenant de la Malbaie, Alexis Tremblay, surnommé Picoté, forma le projet d'explorer le Saguenay et d'y établir des chantiers pour l'exploitation et le commerce des bois.»⁴¹ Difficile de dire à quel point l'influence de William Price a pu jouer sur la décision de ce «citoyen entreprenant», devant se révéler



Maison ancestrale à Bagotville. À remarquer le revêtement d'écorce de bouleau faisant office d'isolant thermique.

Photo: Archives nationales du Québec à Chicoutimi, fonds S.H.S.

La mission en pays de colonisation

Saguenay, Grande Baie, 22 août 1844

Monseigneur,

Votre Grandeur m'a écrit dernièrement une lettre dans laquelle elle me prescrit de faire faire une souscription dans la Grande Baie pour les futures (sic) missionnaires; mais j'oserai dire à Votre Grandeur, Monseigneur qu'il est bien difficile pour les gens de la Grande Baie de souscrire (sic) pour d'autres missionnaires tandis qu'ils ne peuvent point payer celui qui est encore avec eux, car il m'est dû encore plus de 50 livres dans la Grande Baie et les gens sont trop pauvres maintenant pour payer cette somme, ils vivent presque tous au bout de la journée et ils paient trop chère ici les provisions et l'habit pour pouvoir avoir du surplus; au reste ils me disent tous qu'ils me paieront l'hivers prochain avec le grain qu'ils vont récolter cet automne, cela est bon, mais si je laisse la Grande Baie cet automne, je peux dire que n'étant point sur les lieux, je perdrai peut-être plus de la moitié de cette somme ainsi qu'une partie des 35 livres que j'ai employés de mon argent pour faire travailler à mon presbytère... ensuite, sans me prévaloir de rien, je puis me flatter d'être estimé de tout le monde dans le Saguenay, et je puis me flatter en même temps de dire, que je suis venu à bout, avec la grâce du Seigneur, de détruire la plupart des vices qui régnaient dans ces endroits: et je puis assurer encore avec satisfaction à Votre Grandeur, Monseigneur, qu'il ne règne pas dans la Grande Baie de ces vices honteux et grossiers comme il a coutume de se faire dans quelques endroits...

Quoiqu'il en soit, dans tout ce que je viens de dire, mon intention est de faire connaître à Votre Grandeur les choses telles qu'elles sont, et j'ai confiance qu'elle ne sera point sourde aux vœux et aux demandes d'un pauvre missionnaire qui lui promet encore la soumission et l'obéissance.

Je suis bien respectueusement de Votre Grandeur, Monseigneur, le très humble et obéissant serviteur.

C. Pouliot, ptr mission

Référence: *Archives de l'Évêché de Chicoutimi*, série XVI, paroisse 9, cote 5, volume 3, pièce 8: Lettre de l'abbé Charles Pouliot à l'archevêque de Québec, 22-08-1844.

éventuellement comme l'un de ses plus fidèles représentants au Saguenay. Mais c'est malgré tout cette «initiative» qui mènera à la formation de la *Société des pinières du Saguenay*, mieux connue sous le nom de *Société des Vingt et un*, du fait que ses actifs se trouvaient répartis en vingt et une parts de 100 £ (400\$) chacune.

Chacun des vingt et un actionnaires pouvait s'adjoindre un ou plusieurs co-associés afin de rassembler la somme nécessaire à l'achat d'une action. C'est cette clause qui explique que le nombre des voyageurs de 1838 est beaucoup plus important que celui inscrit dans la raison sociale. Aussitôt après sa formation, la Société fait l'acquisition, par l'intermédiaire

de William Price, des droits de coupe de la Compagnie de la Baie d'Hudson et s'appête à se lancer dans la grande aventure.

L'embarquement pour le Saguenay

Lorsque, le 25 avril 1838, la goélette de Thomas Simard appareille de La Malbaie avec 27 hommes à son bord, son itinéraire est déjà clairement établi. Alexis Tremblay a exploré le territoire l'année précédente et Thomas Simard lui-même connaît bien les eaux du fjord pour y avoir navigué pendant une quinzaine d'années pour le compte de la Compagnie de la Baie d'Hudson.⁴² Le premier arrêt se fait aux Petites-Îles, à quelques kilomètres de Tadous-

sac. Là, comme à l'Anse au Cheval, les hommes débarquent installer un établissement temporaire pour la coupe et le sciage du bois. Le premier véritable établissement sera celui de L'Anse-Saint-Jean et c'est la construction d'un moulin permanent qui en marquera le début. *«Mais le but ultime qu'on s'était proposé était la Grande-Baie dont les associés voulaient faire le siège principal de leur entreprise. Voilà pourquoi, dès que les travaux de construction furent lancés à L'Anse-Saint-Jean, 14 hommes furent détachés du groupe pour la baie des Haha.»*⁴³

L'Anse-Saint-Jean n'était qu'une étape. Les quatorze font leur entrée dans la baie des Ha! Ha!, le dimanche 11 juin 1838. L'accostage s'effectue du côté du futur village de la Grande-Baie, à peu près à mi-distance entre le presbytère actuel et l'embouchure de la rivière Ha! Ha! Sitôt arrivés, ils construisent un abri rudimentaire pour loger tout le monde puis, sans tarder, ils se mettent à l'ouvrage.

La première exploration se révélera décevante, la pinière paraissant beaucoup moins fournie qu'on ne s'y était attendu. Les travailleurs de la première heure conservent malgré tout l'espoir que des explorations plus approfondies permettront, dans un avenir rapproché, de découvrir de bons parterres de coupe dans les environs. Une écluse est construite à quelques arpents de l'embouchure de la rivière et on coupe le bois nécessaire à la construction du grand moulin, un peu plus bas sur la rive gauche. D'autres hommes débarquent pendant l'été pour venir aider aux travaux. Entre le mois d'avril et le mois d'octobre 1838, tous ces bûcherons s'affairent à mettre en place les bases du futur établissement de la Grande-Baie.⁴⁴

La vocation maritime de la baie des Ha! Ha!

Même si avant 1838 le trafic maritime est pratiquement inexistant à la baie des Ha! Ha!, sa vocation future se trouve déjà inscrite de

façon évidente dans les caractères particuliers de sa géographie. Profondeur des eaux, protection contre les intempéries, facilité de pénétration, toutes ces caractéristiques ont depuis longtemps été signalées par les voyageurs et les visiteurs. Le nom même de *Grande Ance*, inscrit sur les anciennes cartes, évoque clairement cette idée de havre naturel. Lorsque James McDouall déclare que *«cette Baie offre un superbe Port...»* (voir note 27), il ne fait qu'exprimer une opinion généralement répandue et acceptée à travers le pays. L'explorateur et arpenteur J.-B. Proulx parlera à son tour d'une *«très bonne sûreté pour nombre de vaisseaux, de quel (sic) grosseur qu'ils soient...»*⁴⁵ Face à tous ces commentaires positifs, le Comité de la Chambre d'Assemblée conclura dans le rapport des explorations de 1828 *«que la Rivière Saguenay est navigable pour les vaisseaux de toutes grandeurs dans la distance d'environ vingt-deux à trente-trois lieues, jusqu'à la Baie Ha Ha, qui est un havre excellent.»*⁴⁶

Il y a loin de la coupe aux lèvres. Aussi longtemps que la traite des fourrures demeurera la seule activité commerciale pratiquée au Saguenay, la baie des Ha! Ha! n'aura pas la chance de pouvoir développer son potentiel maritime, en raison de sa position écartée par rapport à la voie principale de pénétration entre les postes de Tadoussac et de Chicoutimi. Certes, les canots continueront de remonter régulièrement le cours de la rivière Ha! Ha! pour aller rejoindre les territoires de chasse dans l'arrière-pays. Les grands navires à voiles et les goélettes, par contre, éviteront encore pendant un certain temps le détour de la Grande Baie.

À ce propos, l'absence de commentaires de Louis Sivrac, qui a navigué pendant une vingtaine d'années sur les eaux du Saguenay pour le compte de la Compagnie du Nord-Ouest, est significative. En aucun temps le nom de la baie des Ha! Ha! n'est mentionné dans sa description du trajet Tadoussac-Chicoutimi.⁴⁷

Il prend pourtant la peine d'énumérer tous les mouillages habituels le long du parcours. Il paraît donc bien évident que la baie des Ha! Ha! ne fait même pas figure d'étape secondaire aux yeux du navigateur. Dans le contexte de la traite des fourrures, la Grande Baie ne représentera jamais une destination pour les

commerçants du Saguenay. Mais dans celui tout nouveau qui commence à prendre forme au printemps de 1838, la situation sera cependant bien différente, la baie des Ha! Ha! deviendra au cours des décennies la principale destination des navires remontant le Saguenay.



Le quai de Saint-Alphonse vers 1890.

Photo: Archives nationales du Québec à Chicoutimi, fonds des T.P.

PARTIE II

L'époque de la goélette 1838-1855

L'arrivée des Vingt et un à de la Grande Baie

Les Vingt et un entendent donc faire de la Grande Baie «le siège principal de leur entreprise» (voir note 43). La baie des Ha! Ha! ouvre sur un vaste territoire couvert de forêts, auquel deux bonnes rivières donnent un meilleur accès, en plus d'offrir une excellente source d'énergie pour faire tourner les moulins. Les premiers débarqués du printemps 1838 sont vite rejoints par des dizaines de nouveaux bûcherons, qui passeront le premier hiver à abattre le pin ou à construire le moulin de la rivière Ha! Ha! Dès l'été 1839, les expéditions de bois débutent⁴⁸ et c'est William Price qui affrète les navires.

Les scieries poussent comme des champignons et se répartissent le long des cours d'eau. La moindre chute est visitée et immédiatement récupérée par les petits entrepreneurs: sur la rive nord-ouest de la Baie, les moulins sont construits à l'anse à Benjamin, à la rivière à Mars et au ruisseau du Nord; sur la rive opposée, l'anse à la Croix, le ruisseau à Caille et la rivière Petit-Moulin sont les autres sites choisis.⁴⁹ Toutes ces installations sont de taille relativement modeste. La machinerie est simple et peut facilement se transporter, au fur et à mesure que s'épuisent les ressources forestières avoisinantes. L'essence recherchée est le pin blanc et le pin gris, à partir desquels on taille surtout du madrier destiné à la construction navale.

En dépit d'efforts acharnés, les Vingt et un se trouvent rapidement confrontés à d'importantes difficultés. Les mauvais coups du sort frappent dès les premiers mois d'exploitation. Au printemps de 1840, les estacades qui retiennent quelques 12 000 billots devant l'embouchure de la rivière Ha! Ha! se brisent et presque tout le bois qui a été abattu pendant l'hiver est perdu.⁵⁰ L'année 1841 se révèle encore plus désastreuse: les estacades se rompent une nouvelle fois, laissant échapper une quantité encore plus importante de billots, et ce malheur est aggravé par un incendie qui ravage les forêts environnantes au début du mois de juin. Les Vingt et un, dont le financement est en grande partie assuré par William Price, voient leur dette se gonfler dangereusement. À la fin de 1841, certains actionnaires, découragés et fatigués, commencent à lui vendre leurs parts.⁵¹

L'expérience de la Société des Vingt et un tire à sa fin. Après s'en être définitivement rendu maître en 1842, Price achève d'asseoir son pouvoir sur l'industrie forestière du Bas-Saguenay. En effet, l'année suivante il acquiert le moulin de Mars Simard, à la Baie, puis ceux de Petit-Saguenay et de la rivière Sainte-Marguerite. En quatre ans, les Vingt et un auront tout de même réussi à construire et à opérer une dizaine de scieries, en plus de jeter les bases de trois établissements humains vigoureux à L'Anse-Saint-Jean, à la Grande-Baie et à Bagotville.⁵²

Les travailleurs des moulins

Eh ben, y avait mon forman y était ben srnatt. Mais ça pas toujours été le même. Y en a un qu'j'ai pas aimé mais y a débarqué vite celui-là. L'autre qu'on a eu c'tait un bon gars. Fallait travailler mais y paniquait pas.

Pis avec les gars, y avait pas d'problème. On s'voyait même après la job, à paye le jeudi. Y en avait qu'étaient moins smatts mais les autres étaient des chums.

Y avait les autres équipes qu'on voyait moins. Ça se tenait pas ensemble. Par exemple, ceux des boilers y étaient ensemble mais ceux qui réparaient nous parlaient pas...

Tout le monde y travaillait au moulin. Tout le monde à Grande-Baie, à Bagot et à Port-Alfred. On donnait notre nom et y nous engageait.

...Quasiment tout le monde y travaillait là.

Pis dans les boss, y en avaient qui parlaient anglais mais y étaient français. Eux, y avaient des maisons sur la 4^e rue. Des maisons de la compagnie. Mais y avaient des noms anglais.

Mais nous, on avait pas les maisons de la Cie. C'tait les boss qu'avaient ça. C'tait à Port-Alfred ces maisons. Mais les autres travailleurs qu'étaient pas boss y avaient des maisons plus petites. Moi, j'avais pas d'maisons d'la compagnie.

Référence: «Mémoires d'anciens: William et Laurence Pagé», *Saguenayensia*, janv.-févr. 1980, pp. 12-15.

L'éclosion des deux foyers de peuplement

Nous pouvons faire remonter l'histoire de la colonisation du Saguenay au 20 octobre 1838. Ce jour-là débarquèrent à la Grande-Baie 48 personnes, hommes, femmes et enfants, en provenance de La Malbaie.⁵³ Même s'il n'est alors toujours ouvertement question que d'exploitation forestière, l'arrivée de ces premières familles marque le point de départ du second établissement permanent de la région; celui de L'Anse-Saint-Jean ayant été le premier sur l'itinéraire. À compter de cette date, il ne s'agit plus uniquement de remonter le Saguenay pour aller faire chantier et redescendre dans Charlevoix quelques mois plus tard pour cultiver la terre. Les familles qui débarquent à la Grande-Baie à l'automne 1838 sont venues pour s'y fixer: construire une maison, défricher les terres environnantes et, inévitablement, essayer d'y produire les denrées de base et nécessaires à la survie.

Ce sont en fait les germes de deux paroisses qui ont été déposés dans le sol de la baie des Ha! Ha! au mois d'octobre 1838. En plus des familles de La Malbaie, débarquent ce même jour deux aventuriers de Baie-Saint-Paul qui viennent pour s'établir à l'écart du groupe, de l'autre côté de la rivière Vasigamenke. Ce cours d'eau prendra bientôt le nom de l'un de ces deux pionniers: Mars Simard, qui commence la construction d'un moulin aussitôt arrivé. Philippe Castagne l'accompagne.

Tout naturellement, les gens qui débarqueront par la suite, iront s'installer à la Grande-Baie ou «chez Mars», selon qu'ils proviendront de La Malbaie ou de Baie-Saint-Paul. «Or comme il a presque toujours régné... une antipathie sociale assez prononcée entre la Malbaie et la Baie-Saint-Paul, on attribue à cette cause la rivalité qui a toujours existé (sic) entre les habitants de Saint-Alexis (Grande-Baie) et de Saint-Alphonse (Bagotville)...»⁵⁴



Vieux bâtiments de la ferme Price, à Saint-Alexis vers 1895.

Photo: Archives nationales du Québec à Chicoutimi, fonds Lemay.

Deux paroisses jumelles se développent ainsi de part et d'autre de la baie des Ha! Ha! Leurs limites sont toutes les deux comprises à l'intérieur de celles du canton Bagot, lequel comprend tout le contour de la Baie ainsi qu'une partie de la rive du Saguenay, en direction de Chicoutimi.

Les principaux sites d'établissement seront d'abord situés à l'embouchure de la rivière Ha! Ha! (Saint-Alexis de Grande-Baie), sur la pointe de la rivière à Mars (Saint-Alphonse de Bagotville), à l'Anse-à-Benjamin et au Poste-des-Villeneuve. Les deux paroisses se trouveront en concurrence dans bien des domaines: industrie du sciage, activité portuaire, administrations religieuse et civile, etc... Certains auteurs ont voulu voir dans cette concurrence la cause principale de la perte d'influence du secteur par rapport à Chicoutimi.⁵⁵ Nous verrons plus loin que l'explication repose en fait sur des raisons beaucoup plus diverses.

Quoi qu'il en soit, la colonisation est bel et bien commencée à l'automne 1838 à la baie des Ha! Ha! et le mouvement une fois amorcé se révélera irréversible. Dès l'été suivant, malgré les interdits, l'abbé Decoigne recense 336 habitants au Saguenay et Grande-Baie est de loin l'établissement le plus important avec ses 110 habitants répartis dans 19 familles.⁵⁶ Au printemps de 1840, «Alexis Simard fit, malgré les défenses des agents de la Compagnie de la Baie d'Hudson une petite semence d'avoine qui produisit environ cent minots.»⁵⁷ Le fait était inévitable.

Les communications avec l'extérieur sont difficiles et le Saguenay dépend entièrement des régions côtières du fleuve Saint-Laurent pour son approvisionnement. Or, les terres sur lesquelles sont établies les familles pionnières, en particulier à la Grande-Baie, sont d'excellente qualité. L'action combinée de la coupe et des incendies en a facilité le défrichement et les

bûcherons qui reviennent des chantiers au printemps ont tout le temps voulu pour les mettre à profit. En 1840, les habitants du Saguenay sont toujours des squatters (occupants sans titre). Malgré ce dernier problème, l'arrivée massive de nouvelles familles et l'attitude de propriétaire qu'elles adopteront face aux terres à occuper démontrent bien le rôle actif qu'elles entendent jouer dans le développement de leur nouveau pays.

Les bouleversements de 1842

L'année 1842 est marquée par une série d'événements qui auront des conséquences incalculables sur l'histoire du Saguenay et de la baie des Ha! Ha! Le premier est l'acquisition par William Price des actifs de la Société des Vingt et un, le 25 juillet 1842. Price opérait déjà plusieurs scieries, notamment à l'Anse-à-l'Eau, au Moulin-Baude (Tadoussac) et à la rivière aux Canards (Baie-Sainte-Catherine). Il était également le principal bailleur de fonds et l'unique client de la Société des Vingt et un. Certains prétendent que ces derniers n'étaient en fait que l'instrument dont cet entrepreneur avait besoin pour pénétrer au Saguenay.⁵⁸ Il se trouvait ainsi en position d'occuper tout le territoire, fermant ainsi la porte à ses concurrents qui attendaient la fin du monopole de la Compagnie de la Baie d'Hudson pour accéder aux riches forêts du Saguenay.

Quoi qu'il en soit, William Price décide au mois de juillet 1842, à trois mois de l'échéance du bail sur les Postes du Roi, qu'il est temps pour lui de prendre le contrôle définitif de l'industrie du bois dans cette contrée. Pour l'équivalent d'environ 15 000\$ et l'effacement des dettes contractées par les Vingt et un à son endroit, il se porte acquéreur de tous les actifs de la Société.⁵⁹ Dorénavant, le développement économique du Saguenay est directement soutenu et orienté par une entreprise industrielle en pleine expansion.

Le deuxième événement méritant d'être souligné est celui de l'échéance du dernier bail d'exclusivité de la Compagnie de la Baie d'Hudson sur la région. Le nouveau bail du 1^{er} octobre redonnera à la Compagnie son monopole sur la traite des fourrures, mais lui retirera cependant toute juridiction sur les nouvelles terres de colonisation du Saguenay. À partir de 1842, cette colonisation est officiellement permise.⁶⁰ Signe des temps, le 20 octobre de cette même année l'Archevêché de Québec nomme l'abbé Charles Pouliot premier prêtre résidant de Grande-Baie et son arrivée marque, par voie de conséquence, l'ouverture des registres de la future paroisse de Saint-Alexis.⁶¹

Un dernier événement survient au cours de cette année capitale. Même si elle ne se produit pas sur le territoire de la baie des Ha! Ha!, l'ouverture de la scierie Price et McLeod à la Rivière-du-Moulin aura d'importantes conséquences sur le développement futur de la Baie.⁶² La baie des Ha! Ha!, qui avait été jusque-là le centre de l'industrie du bois au Saguenay, voit son importance menacée par l'implantation de la Grande scierie à Chicoutimi. C'est le signal du déplacement de l'exploitation forestière du Bas vers le Haut-Saguenay, déplacement qui ne cessera de s'accroître par la suite.

Le développement du Saguenay à la remorque de l'industrie du bois

En 1842, l'exploitation forestière représente plus qu'un secteur important de l'économie saguenéenne. Elle constitue en fait l'unique support de son développement, qu'elle conditionne et oriente totalement. Pour quelques années encore, l'industrie du bois jouit d'un pouvoir presque aussi exclusif que l'avait été celui de la traite des fourrures au cours des siècles précédents. Et comme cette industrie se trouve désormais concentrée entre les mains d'un seul entrepreneur, on peut dire que c'est

William Price qui règne en maître sur les destinées économiques de la nouvelle région.

Venir s'établir au Saguenay, c'est accepter inévitablement de travailler pour Price. La production agricole n'est encore qu'à ses débuts. Il n'existe aucune autre industrie que celle du bois. Pour nourrir sa famille, pour la vêtir et la loger convenablement, il faut tout acheter de l'extérieur et le seul moyen de gagner l'argent nécessaire à l'entretien du ménage, c'est de travailler au moulin, aux chantiers ou dans les autres installations de la Maison Price. Les immigrants iront donc, tout naturellement, s'installer à proximité des sites d'activités de la compagnie. La distribution de la population sera ainsi directement conditionnée par la répartition géographique des activités forestières au Saguenay. Grande-Baie se développe autour de la scierie construite par les Vingt et un, sur la rivière Ha! Ha!, tandis que Bagotville, pour sa part, gravite autour du moulin de Mars Simard, sur la rivière du même nom. Anse-Saint-Jean, Petit-Saguenay et Saint-Fulgence évoluent suivant un modèle semblable.

Une fois l'établissement implanté, sa croissance dépend de la correspondance qui existe entre ses caractéristiques géographiques et les intérêts poursuivis par l'industrie dominante. La Grande-Baie est tout de suite pressentie pour jouer le rôle de capitale de la nouvelle région. Le pin s'y trouve en une relative abondance et les points d'abordage y sont nombreux et sûrs. D'autres motifs militent également en faveur du choix de la Baie comme centre principal de l'industrie du bois. Toutefois, compte tenu des besoins de l'époque, la présence de l'important havre naturel que représente la baie des Ha! Ha! ne constitue pas un avantage déterminant par rapport à d'autres sites dont les capacités, tout en étant beaucoup plus réduites, sont amplement suffisantes pour accommoder le trafic maritime potentiel.

La grande surface de terres cultivables aux environs de la Baie des Ha! Ha! favorise par

contre grandement le développement d'une communauté vigoureuse. Étant donné l'importance de l'agriculture vivrière au début, il apparaît tout naturel que les premières familles cherchent à s'établir là où les possibilités de récoltes seront meilleures. De cette façon, avec des exploitations en mesure d'assurer un approvisionnement de base, la population se développera plus facilement sur les meilleurs terroirs et formera ainsi un réservoir de main-d'oeuvre abondant et disponible aux scieries.

L'industrie forestière a encore une autre raison de faire de la Grande-Baie sa capitale entre 1838 et 1842. Dès le début, il apparaît évident que c'est au Haut-Saguenay et au Lac-Saint-Jean que se trouvent les plus grandes possibilités de développement de l'industrie. Le relief y est moins accidenté et plus accessible. Les rivières flottables sont larges et s'enfoncent profondément à l'intérieur du territoire et, éléments non négligeables, les parterres de coupe paraissent presque inépuisables.

Mais le Haut-Saguenay et le Lac-Saint-Jean de 1838, c'est encore le domaine des fourures et le royaume de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Chicoutimi s'affirme comme centre de ce commerce et, à ce titre, le poste de traite marque la frontière que Price préfère respecter, du moins jusqu'à l'expiration du bail.⁶³ Les années 1838 à 1842 sont décisives. Pendant ce court laps de temps, l'industrie du bois n'est qu'une invitée au Saguenay et préfère par conséquent éviter tout conflit avec l'unique maître des lieux: la Compagnie de la Baie d'Hudson.

En attendant de pouvoir mettre la main sur Chicoutimi, capitale historique dont les fondations remontent aux débuts de la traite des fourures, l'industrie du bois installe donc sans crier gare sa propre capitale juste en aval, gardant bien en vue son objectif. La position d'attente dans le Bas-Saguenay correspond en fait aux demandes formulées dans la pétition de 1835, réclamant l'ouverture d'une partie du

territoire des Postes du Roi à la colonisation. Thomas Simard avait alors formellement déclaré que, pour le moment, les seules terres convoitées par les pétitionnaires, étaient situées «dans la partie qui est à l'Ouest de Chicoutimi et au Nord des habitations actuelles du Comté Saguenay...»⁶⁴ En acceptant de confiner ses activités à cette même portion de territoire quelques années plus tard, Price semble respecter une entente tacite et évite ainsi la confrontation avec la Compagnie de la Baie d'Hudson. Mais à partir du Bas-Saguenay et de la Grande-Baie, c'est Chicoutimi et le Haut-Saguenay qu'on se prépare à envahir aussitôt après l'échéance de 1842.

La structuration de la société baieriveraine

À partir de 1842, le Saguenay est une région de colonisation officiellement reconnue. Le gouvernement favorisera désormais son organisation. Dans le cadre du Canada-Uni, la région fait partie du grand comté de Saguenay, lequel comprend toute la rive nord du Saint-Laurent, de Charlevoix jusqu'au Labrador. Étienne Parent, rédacteur au journal *Le Canadien*, en est le député depuis 1841. Les colons du Saguenay n'ont cependant pu participer à son élection; n'ayant pas encore obtenu le droit de vote à l'époque. En 1844, Charlevoix est

L'éducation en 1858

Si l'on considère les difficultés et les obstacles de tout genre que les populations du Saguenay ont à vaincre, on sera encore surpris des résultats obtenus dans ce district, si faibles qu'ils paraissent d'ailleurs. Les incendies du printemps dernier sont venus substituer la misère à la gêne qui existait précédemment. Malgré bien des sujets de découragement les contribuables guidés par le désir de procurer à leurs enfants les bienfaits de l'éducation ont montré généralement un zèle tout à fait louable. (...) L'isolement de cette partie du pays a dû nécessairement gêner beaucoup les commissaires dans le choix de leurs instituteurs; car n'ayant chez-eux personne qui fut en état d'enseigner ils ont dû s'adresser ailleurs et assez souvent en vain. Le Saguenay offre peu d'attraits pour de jeunes instituteurs surtout; les commissaires ont donc été très restreints dans leurs choix; on a eu jusqu'ici peu d'instituteurs munis de diplômes; mais heureusement ceux qui ont été employés ont montré généralement beaucoup d'aptitude et de bonne volonté.

(...) *Bagot*. - Cette municipalité n'a pas autant d'avantages tant à cause du peu de moyens pécuniaires de ses habitants que par suite du système des contributions volontaires que l'on y maintient; une école-modèle très fréquentée y a cependant été établie cette année avec une bonne apparence de succès. Il y a aussi une autre école élémentaire; elle ne donne pas de bien grands résultats, mais il faut tenir compte des difficultés que j'ai exposées plus haut. Ces deux écoles renferment en tout 90 élèves, 46 garçons et 44 filles.

Bagotville. - Cette municipalité cette année a montré beaucoup de zèle, et ses efforts ont été couronnés d'un plein succès. Ses écoles au nombre de quatre ont reçu par les soins de M. le curé une impulsion très favorable. Deux d'entrelles (sic) surtout m'ont fait voir des résultats bien satisfaisants. Dans celle de M. Marcel Côté, un bon nombre d'enfants (sic) après seulement quinze mois d'étude ont fait preuve dans le calcul, de beaucoup d'habileté et d'un degré d'aplomb que je n'avais pas encore rencontré. Leur connaissance de l'arithmétique comprend les fractions et les parties aliquotes qu'ils savent parfaitement bien. Bagotville compte 68 garçons et 59 filles allant à l'école, et formant un total de 127 élèves.

Référence: *Rapport du Surintendant de l'instruction publique du Bas-Canada: Extraits d'un rapport de l'inspecteur Martin*, Document de la Session, 1858, pp. 169-170.

détaché du comté Saguenay, formant alors les comtés-unis de Tadoussac et Chicoutimi (Saguenay et Chicoutimi à partir de 1850).⁶⁵ Les habitants du Saguenay exerceront leur droit de vote pour la première fois en 1851 en participant à l'élection d'Augustin-Norbert Morin, à la Chambre d'Assemblée.

La première mesure qui s'impose pour encadrer la colonisation, c'est l'arpentage des cantons où les colons se sont établis depuis quatre ans de façon tout à fait anarchique. Le cas le plus urgent est certes celui de la baie des Ha! Ha! où des centaines de familles occupent d'importantes superficies qu'elles ont déjà commencé à défricher et à cultiver. L'arpenteur Jean-Baptiste Duberger est dépêché à la Grande-Baie dès le 30 juillet 1842, pour tenter de mettre un peu d'ordre sur le territoire. Sa mission est triple: 1- il doit d'abord évaluer l'ampleur des dommages en recensant les occupants illégaux et en estimant l'étendue des défrichements déjà accomplis; 2- il lui faut également établir les limites d'un village, *Bagot-town* (Grande-Baie), qui est destiné à devenir le chef-lieu du comté; 3- il doit finalement tracer une ligne entre la Baie et Chicoutimi, établissant ainsi les bases des deux premiers cantons qui seront ultérieurement arpentés.⁶⁶

Duberger éprouvera bien des difficultés dans sa tâche de découper un cadastre satisfaisant pour le canton Bagot. À plusieurs reprises, entre 1843 et 1848, il devra refaire ses devoirs avant d'en arriver à un résultat définitif. Forcé de tenir compte de la disposition des lots déjà occupés et mis en valeur, il trace une série de rangs dont l'orientation complètement désordonnée représente un cas unique dans la région. Les lots sont distribués dans tous les sens et le découpage même des limites de rangs est tout à fait irrégulier; certains formant d'étroites bandes, d'autres de petits carrés, d'autres encore présentant un côté en escalier qui allonge ou raccourcit les lots selon la place qu'ils occupent dans l'alignement.⁶⁷ Au mois

de juin 1843 arrive à la Grande-Baie John Kane, agent des terres mandaté par le gouvernement pour contrôler la distribution et percevoir les droits relatifs aux terres de la Couronne.⁶⁸



John Kane, premier maire du canton Bagot et de la paroisse de Grande Baie, de 1855 à 1868.

Photo: Archives nationales du Québec à Chicoutimi.

La première forme d'organisation sociale se fait dans le cadre de la paroisse. L'arrivée d'un premier missionnaire-résident, à l'automne 1842, en marque le début. L'abbé Charles Pouliot installe à la Grande-Baie le siège de sa mission pour l'ensemble du territoire saguenéen. Jusque-là, cette desserte avait été effectuée une fois l'an par l'un ou l'autre des curés des paroisses-mères de Charlevoix (Baie-Saint-Paul, La Malbaie, Sainte-Agnès), mais la croissance rapide de la population exige dorénavant l'installation d'un prêtre résident. Les naissances sont nombreuses et on tente de ne pas laisser les nouveaux-nés trop longtemps dans l'attente du baptême. Il faut un prêtre pour baptiser, pour bénir les mariages et aussi pour soutenir les mourants dans leur dernier voyage. Les registres de la paroisse Saint-Alexis de

Grande-Baie s'ouvrent dans ce contexte le 7 novembre 1842, avec le baptême d'Alexandrienne, fille de Jean Audet et de Françoise Sébastien. Cette première cérémonie célèbre en quelque sorte le mariage culturel qui est en train de prendre forme au Saguenay, la jeune baptisée étant une Métisse, fille d'une mère amérindienne.⁶⁹

L'organisation d'une paroisse implique une participation active des fidèles dans l'administration de la fabrique, chargée de l'entretien du curé et des équipements nécessaires à la pratique du culte. Au mois de janvier 1843, le curé Pouliot convoque la première assemblée de paroisse et procède à la nomination des premiers marguilliers de l'histoire du Saguenay: Denis Boivin, Antoine Mailloux et Alexis Simard.⁷⁰ Ces trois hommes sont les premiers à occuper un poste d'administration communautaire dans la région. À Saint-Alphonse, la paroisse commence à prendre forme avec la construction de la première chapelle, en 1845. La première messe y est célébrée la nuit de Noël de cette même année.⁷¹

Le nouvel établissement ne tardera pas à se révéler comme un concurrent de taille pour la paroisse-mère de Saint-Alexis de Grande-Baie. *«Dans l'automne de 1854, Mr Gill, curé de la Grande Baie, fit des instances auprès de Monseigneur pour transporter sa résidence à Saint-Alphonse donnant pour raison qu'il s'y trouvait un plus grand nombre de familles qu'à Saint-Alexis. L'Évêque accéda à cette demande le 19 novembre, à condition que Mr Gill ou son vicaire Mr Morrissette irait faire l'office à Saint-Alexis tous les dimanches. Cette démarche de Mr Gill froissa les habitants de Saint-Alexis considérablement et augmenta encore plus l'antipathie qui régnait entre les deux localités.»*⁷² Ainsi, Grande-Baie qui a déjà prétendu et prétend encore au titre de capitale régionale, se voit traitée ni plus ni moins comme une mission de sa jeune voisine.

Dans le domaine civil, la première structure administrative véritablement régionale est mise en place à la fin de 1850. L'élection du premier conseil de comté de la division numéro 2 du comté Saguenay (l'ensemble des nouveaux territoires de colonisation du Saguenay) a lieu au mois de décembre et les conseillers se réunissent pour la première fois au mois de janvier de l'année suivante, à la Grande-Baie. Le notaire de l'endroit, John Kane, est élu maire et ses conseillers sont Robert Blair, Ignace Gravel et Thomas Tremblay. Louis-Z. Rousseau est le secrétaire et le notaire Ovide Bossé, de Chicoutimi, agit à titre de suppléant local du grand-voyer provincial.⁷³ Le conseil de comté exerce sensiblement les mêmes pouvoirs qu'une administration municipale étendue à l'échelle d'un comté. C'est donc lui qui se charge des travaux de voirie, en commençant



L'église de la paroisse Saint-Alexis de Grande-Baie.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

par la construction des ponts qui enjamberont les rivières à Mars, du Moulin, aux Rats et Chicoutimi.⁷⁴ Cette structure administrative sera la seule à exercer sa juridiction sur le Saguenay jusqu'en 1855. Pendant ses dix premières années d'existence, le chef-lieu du Conseil de comté est situé à la Grande-Baie et ceci illustre bien la place prépondérante à laquelle la Baie est encore en droit d'aspirer à cette époque. Au mois de janvier 1850, Grande-Baie devient la première localité de la région à obtenir un bureau de poste. Le service de la «malle» s'effectue alors à tous les quinze jours.

De son côté, Chicoutimi lui oppose cependant une concurrence sérieuse pour l'obtention définitive du chef-lieu régional. L'octroi du bureau d'enregistrement et celui de la Cour de Circuit du comté l'ont déjà placée en excellente posture en 1849. En 1851, la population est encore deux fois plus nombreuse à la baie des Ha! Ha! qu'à Chicoutimi (2 438 contre 1 200),⁷⁵ mais cette dernière est en passe de devenir le centre régional de l'industrie du bois, atout devant lui permettre d'assurer son développement dans les prochaines années. La plus importante scierie de la région est celle possédée par Price et son associé McLeod, au «Bassin». Elle emploie 120 hommes et produit 3 000 madriers par jour, soit plus du double de celle de la Grande-Baie.⁷⁶

À partir de Chicoutimi, on peut atteindre d'importants parterres de coupe dans le secteur du lac Kénogami, le long des rivières Valin et Shipshaw et jusqu'au lac Saint-Jean, en passant par les Décharges. L'abbé Pilote nous dévoile un autre indice de l'avantage que semble détenir Chicoutimi sur la baie des Ha! Ha! lorsqu'il nous apprend que «la maison Price et McLeod charge tous les ans environ 20 bâtiments à Chicoutimi, et 10 à la Grande-Baie.»⁷⁷ Le trafic maritime est donc deux fois plus important à Chicoutimi qu'à la Baie et une telle différence ne peut manquer d'entraîner d'importantes



Maison de colon, faisant office de magasin général à Saint-Alexis, vers 1895.

Photo: ANQC, fonds Lemay.

conséquences sur le développement futur des deux communautés.

Nous verrons dans la partie suivante que l'année 1855 marque un tournant à ce chapitre. Au moment même où elle s'organise en municipalité, la Baie voit son rôle régional sérieusement remis en question. En effet, le conseil de comté se réunit pour la dernière fois à la Grande-Baie le 11 juin 1855. La séance suivante se déroulera, le 1^{er} août de la même année, à Chicoutimi. On y adopte aussitôt une résolution ayant pour effet «que le village de Chicoutimi fut choisi pour être chef-lieu du comté et que les séances du conseil fussent tenues dans le dit village de Chicoutimi,....»⁷⁸ Voilà la tendance nouvelle clairement affirmée. Par la suite, elle ira toujours en s'accroissant.

Au niveau de l'éducation scolaire c'est à Grande-Baie, en 1841, que s'ouvrira la première école de la région. Tenue par l'instituteur Israël Tremblay, elle sera d'abord située du côté de Saint-Alphonse, puis relocalisée entre les rivières à Mars et Ha! Ha!, dans le but évident de mieux desservir les populations des deux communautés.⁷⁹ Cette première maison d'enseignement sera imitée rapidement, chaque rang se trouvant justifié d'avoir sa propre institution.

Une gerbe de héros

(...) Quel courage ne fallait-il pas en effet, pour venir s'ensevelir ainsi, bien vivants, dans une forêt qui était séparée par trente lieues de montagnes des paroisses de Charlevoix! En été, il leur fallait souvent quinze jours de goélette pour faire le trajet de la Malbaie à Grande-Baie. Et l'hiver, aucun chemin, si ce n'est celui que peuvent parcourir de robustes raquetteurs. Leur geste semble nous dire que la vie ne vaut rien, selon eux, puisqu'ils l'exposent si consciemment à tant de dangers, mais aussi que rien ne vaut la vie, puisque c'est pour la conserver, la propager, qu'ils sont prêts à accomplir ces héroïsmes. C'était bien eux les vrais conquérants de la terre contre la forêt, de la civilisation contre la sauvagerie. C'était eux les vrais braves, les vrais colons, les vrais pères du Saguenay agricole.

Sans doute, ils ont dû, en arrivant, «faire la pinière», couper le bois, industrialiser avant d'ensemencer; il fallait vivre d'abord et ce fut leur seul moyen au début.

Abatte les grands pins sur les bords de la baie, les pins orgueilleux, serrés les uns contre les autres, majestueux dans leur immobilité, et qui semblaient leur dire: «Vous pouvez apprendre de nous la fidélité à la terre, la soumission aux lois de la nature, gages de paix, de durée et de joie», ce fut là leur première moisson en attendant l'autre... l'autre, beaucoup plus consolante, plus stable, plus humanisante. Elle sera dure, sans doute, longue cette première moisson, mais leur courage est soutenu par les visions d'avenir où apparaissent les clairières, les champs dorés, les clochers dominants les pins.

Référence: Louis-Eugène Otis, *Saint-Alexis de Grande-Baie*, Chicoutimi, Société historique du Saguenay, 1938, p. 13.

L'œuvre des Oblats et la fondation du Grand-Brûlé

Très vite, les prêtres chargés des missions du Saguenay se rendent compte qu'ils ne pourront jamais suffire à leur tâche, surtout si l'on considère l'énorme étendue de territoire à couvrir et le rythme extrêmement rapide de la croissance de la population confiée à leur apostolat. Débordé de travail, l'abbé Charles Pouliot adresse plusieurs lettres à l'Archevêché et demande d'être soulagé d'une partie de sa tâche. L'idéal serait de trouver une communauté de prêtres intéressée à prendre en charge l'Église saguenéenne.

Au mois d'août 1844, le curé Bourret de La Malbaie, ancien missionnaire au Saguenay, vient annoncer aux colons de l'intérieur que les Oblats de Marie Immaculée ont accepté de se charger des missions du Saguenay, «tant canadiennes que sauvages». ⁸⁰ Même si elle ne durera qu'une décennie, la mission des Oblats marquera profondément l'histoire régionale.

Les Oblats débarquent à la Grande-Baie, le 15 octobre 1844. Le supérieur, Jean-Baptiste Honorat, est accompagné des R.P. Flavien Durocher, Médard Bourassa et Pierre Fisette. Le dynamisme des nouveaux missionnaires ne prend guère de temps à se manifester. Dès le lendemain de leur arrivée, les Pères Durocher et Fisette partent donner la mission dans les différents établissements de la région. Aussitôt rentrés à la Grande-Baie, ils entreprennent l'étude de la langue montagnaise afin de mieux communiquer avec l'ensemble de leurs ouailles.

L'action des Oblats ne se limite cependant pas au seul domaine religieux. Conscients de représenter l'unique groupe structuré susceptible de fournir une certaine forme d'encadrement au mouvement de colonisation qui s'amorce dans la région, le Père Honorat et ses disciples s'engagent activement pour supporter et orienter l'organisation de la société saguenéenne. Leur vision d'une communauté rurale se consacrant avant toute chose à l'agriculture



Le Père Jean-Baptiste Honorat.

Photo: ANQC, fonds SHS.

et aux devoirs de la religion ne plaît cependant pas à tout le monde. Pour William Price et Peter McLeod, la population locale représente d'abord une main-d'oeuvre essentielle pour leur industrie et il apparaît capital de neutraliser le mouvement de libération qui se prépare dans les environs.

Dès leur arrivée, les Révérends Pères auront à soutenir leurs fidèles dans leur lutte pour surmonter les difficultés auxquelles ils se trouvent régulièrement confrontés, particulièrement au cours de l'année 1846, la plus difficile depuis le premier débarquement. Le 5 mai de cette année-là, une série de feux d'abattis allumés un peu partout dans la jeune colonie se transforme, à la faveur d'une sécheresse exceptionnelle, en un gigantesque incendie qui dévaste la majeure partie du canton. La forêt, les cultures, les habitations, les moulins et les

quais sont réduits en cendres en moins de deux heures.⁸¹ L'épreuve est de taille. Tout est à recommencer. Il faut reconstruire les maisons, labourer les champs et ensemençer de nouveau. Il y a cependant un bon côté à cette tragédie. Une importante quantité de terre se trouve dégagée de son couvert forestier; de grandes surfaces deviennent ainsi disponibles à la culture et le «brûlé» offre une excellente capacité de rendement.

Pour les dizaines de familles dans le besoin, il faut tout de même obtenir du secours. Les Oblats prennent la tête du mouvement. Une cinquantaine de personnes, femmes et enfants, sont envoyées à La Malbaie pour y être logées en attendant que les maisons soient reconstruites. Le Père Honorat de son côté, descend à Québec où il obtient l'aide de l'Archevêché et du Séminaire. La Vieille Capitale donne 50 louis, le Séminaire de Montréal 25 et chaque paroisse de l'archidiocèse organise une souscription. La générosité n'est cependant pas aussi grande qu'on le souhaiterait; des rumeurs ayant couru à Québec que le malheur aurait été volontairement exagéré par ceux qui sollicitent de l'aide en son nom.⁸²

Il est difficile d'évaluer dans quelle proportion la tragédie de 1846 a pu favoriser l'entreprise que les Oblats s'appêtent à lancer dans le canton voisin de Laterrière. Le Père Honorat, rêvant d'une paroisse entièrement dédiée à l'agriculture, dispose cependant là d'une excellente occasion pour décider bon nombre de familles à le suivre et aller tout recommencer dans sa nouvelle colonie.

La fondation du Grand-Brûlé, dans le canton Laterrière, représente une tentative originale de libérer le mouvement de colonisation de l'emprise de l'exploitation forestière au Saguenay. Le Père Honorat y consacra la majeure partie de ses efforts. Après son rappel par l'Archevêché de Québec, en 1849, les Oblats poursuivront son oeuvre pendant quatre

autres années. Ils quitteront le Saguenay et seront remplacés par des prêtres séculiers rattachés à l'archidiocèse de Québec.

L'expérience éphémère des Oblats se solde par un double bilan. D'une part, ils ont grandement contribué à assurer l'encadrement moral dont le mouvement colonisateur avait absolument besoin à l'époque. D'autre part, la tentative des missionnaires favorisera une prise de conscience populaire devant aider à l'élaboration d'une véritable société saguenéenne dans les décennies à venir. La paroisse de Notre-Dame de Laterrière, fondée en dépit de nombreuses difficultés, est malgré tout solidement établie. Même s'ils ont finalement dû retraiter devant la puissante opposition manifestée par les industriels Price et McLeod, les Oblats auront, malgré tout, laissé un précieux héritage au Saguenay.

L'organisation de l'activité maritime

Le bois coupé dans le «Royaume du Saguenay» est presque exclusivement destiné au marché d'exportation. Des dizaines de goélettes et de bricks remontent chaque année la rivière, s'arrêtant à L'Anse-Saint-Jean, à la baie des Ha! Ha! et devant les battures de l'Anse-au-Foin, en face de Chicoutimi. La navigation sur le Saguenay est rendue particulièrement difficile par la présence de forts courants et seuls les pilotes et les capitaines expérimentés arrivent à se faufiler à travers les rochers et les marées jusqu'à des mouillages souvent peu engageants. Certains lieux d'accostage ne sont accessibles qu'à marée haute et les navires doivent souvent jeter l'ancre à des distances considérables des points de chargement. De là, ils attendent des barges pour livrer leur cargaison. À ce chapitre, force nous est d'admettre que la Baie des Ha! Ha! se trouve considérablement avantagée par rapport à Chicoutimi.⁸³

Afin de faciliter l'abordage des navires et accélérer le mouvement des barges, Price

procède, dès 1845, à la mise en service d'un premier remorqueur à vapeur au Saguenay. En 1850, le vapeur *Rowland Hill* effectue la première liaison régulière pour les passagers voyageant entre Québec, Charlevoix et le Saguenay. Le quai de Grande-Baie bourdonne d'activités à cette époque. En 1854, le vapeur *Saguenay* est spécifiquement construit et mis en service pour ce trajet.

Destination maritime importante, la baie des Ha! Ha! est également un site de construction et même d'innovation en matière de navigation. En 1842, lorsque le premier agent de la compagnie Price, Robert Blair, arrive au Saguenay, il fait son entrée à la Grande-Baie «en Horse-Boat, invention que le père Alexis Tremblay (Picoté) avait cru devoir lui rendre service (sic) pour touer les bâtiments et surtout louvoyer lorsque le vent serait contraire. Ce vaisseau, outre ses roues avait sa mâture et ses voiles que l'on déployait pour courir à la bordée la plus favorisée par le vent, et que l'on abattait ensuite pour courir l'autre bordée en faisant fonctionner les roues.»⁸⁴

PARTIE III

L'époque du vapeur et du grand voilier: 1855-1917

Les bases de l'organisation sociale

Sur le plan religieux, l'organisation paroissiale, fondement civil de la communauté, se précise assez rapidement. Les registres sont ouverts dès 1842, à Saint-Alexis, et dès 1845 à Saint-Alphonse. Ainsi que le veut la coutume, les érections canoniques sont décrétées un peu plus tard: Saint-Alphonse en 1857⁸⁵ et Saint-Alexis en 1861.⁸⁶ À partir de cette date, les structures de l'organisation religieuse demeureront inchangées jusqu'à la création de la paroisse de Saint-Édouard, à la fin de la Première Guerre mondiale.

Les relations n'iront pas toujours sans heurts entre les deux communautés. Au fil de leur développement respectif, chacune d'elles se sent tour à tour favorisée ou lésée dans ses droits. Alors que Saint-Alphonse se trouve desservi par les curés de Saint-Alexis à ses débuts, la paroisse est choisie par l'abbé Léandre Gill comme siège de sa cure en 1854. Jusqu'en 1858, c'est au tour de Saint-Alexis d'être une desserte de Saint-Alphonse. L'année précédente, les gens s'étaient plaints du fait que le curé ne se déplaçait plus qu'un dimanche sur trois pour aller dire la messe à l'église de Saint-Alexis. À la suite de ces remarques formulées par les paroissiens, l'abbé Louis-Antoine Martel est nommé curé de Saint-Alexis le 27 septembre 1858. Lucien Otis, de son côté, demeurera curé à Saint-Alphonse.⁸⁷

Sur le plan civil, c'est en 1855 que la première forme d'organisation municipale est

créée au Saguenay. Cette année-là, la Législature du Bas-Canada vient de permettre la formation de municipalités de cantons, lesquelles seront placées sous l'autorité d'un conseil de sept membres dirigé par un maire. Les cantons Bagot, Chicoutimi, Laterrière et Tremblay sont parmi les premiers à se prévaloir des nouvelles dispositions de la loi.⁸⁸ John Kane, déjà préfet du Conseil de comté, devient le premier maire du canton Bagot.

Pendant cinq ans, les intérêts de Saint-Alexis et de Saint-Alphonse sont donc confiés à un seul et même conseil de canton et cette situation durera jusqu'à la proclamation de la municipalité de la paroisse de Grande-Baie, en 1860. À partir de cette date, la municipalité du canton Bagot ne comprend plus que la partie située au nord-ouest de la rivière à Mars (Bagotville). De son côté, la nouvelle municipalité de la paroisse de Grande-Baie comprend les territoires du même nom, en plus de ceux de Saint-Félix d'Otis et de Ferland-Boilleau.⁸⁹ Ces municipalités de canton (ou de paroisse car c'est la même chose) sont dirigées respectivement par Abel Tremblay (canton Bagot) et par John Kane (Grande-Baie).

Il faudra attendre encore plusieurs années pour que le gouvernement accepte de créer les premiers villages autour de la baie des Ha! Ha!: le village de Bagotville est créé en 1876 et celui de Grande-Baie en 1908. Avant d'accéder à ce statut il faut dire que cette dernière paroisse avait été soulagée du secteur de Saint-Félix d'Otis, en 1901.⁹⁰

Dès son arrivée, le curé Martel décide de rouvrir l'école modèle du village et engage un premier professeur diplômé, monsieur Charles Fiset. En 1861, une commission scolaire indépendante est érigée pour desservir le village de Bagotville. Le territoire de la paroisse de la Baie est alors divisé en trois arrondissements (village de Grande-Baie, rang Saint-Louis et rang Saint-Jean) et chacun sera responsable d'une école.⁹⁴

Le Département de l'Instruction publique adopte, en 1862, une mesure qui contribuera à améliorer la qualité de l'enseignement dans la région en acceptant la création d'un bureau d'examineurs pour les instituteurs du district de Saguenay. Il avait toujours été très difficile jusque-là de trouver un personnel diplômé pour enseigner aux enfants des colons. Le bureau d'examineurs le plus proche étant celui de Québec, nombreux sont ceux et celles qui, même s'ils avaient complété tous les cours requis, négligeaient de comparaître devant les examinateurs chargés de leur remettre les diplômes. En raison de cette situation inacceptable, en 1860, le Département décide de couper tout simplement les subventions aux écoles employant des instituteurs non-diplômés. Afin de contrer les effets de cette discrimination on forme alors un mouvement qui s'occupera d'obtenir un bureau d'examineurs pour la région. Le curé Martel, de Saint-Alexis, est l'un des instigateurs de ce mouvement et il sera choisi pour faire partie des cinq premiers membres invités à siéger au nouveau bureau d'examineurs, récemment accordé à Chicoutimi, le 8 septembre 1862.⁹⁵

Une deuxième école modèle est ouverte en 1865 à Grande-Baie. L'année précédente, le couvent des Soeurs du Bon-Pasteur avait accueilli sept jeunes étudiantes de cette localité.⁹⁶ La première communauté masculine à venir faire oeuvre d'éducation à La Baie est celle des Frères Maristes qui prend charge de l'école modèle de Bagotville, en 1902. Les Soeurs du Bon-Conseil s'établissent pour leur part à

Bagotville, en 1904, et à Grande-Baie, trois ans plus tard; elles construiront un premier couvent à Bagotville, en 1908. Pendant l'année scolaire 1909-1910, seize écoles sont en opération à la Baie: deux dans chacun des villages de Bagotville et de Grande-Baie et six dans chacune de leur paroisse.⁹⁷

La première bibliothèque publique est ouverte en 1861 par le notaire Louis-Zéphirin Rousseau, de Bagotville. «*Les livres étaient... de haute portée, mais n'intéressaient pas les abonnés...*»⁹⁸. Cette collection peu judicieuse entraîne la fermeture rapide des lieux. D'autres services se développeront avec plus de succès. À partir de 1855, la poste arrive de Québec deux fois par semaine et en 1880, une ligne télégraphique assure les communications permanentes entre Grande-Baie et Baie-Saint-Paul. Quinze ans plus tard, la Compagnie de Téléphone Saguenay-Québec étend son réseau et ajoute ainsi soixante-seize abonnés à son réseau.

Il faudra attendre l'année 1915 pour voir le conseil de ville de Bagotville adopter un règlement destiné à établir un réseau d'éclairage électrique.⁹⁹ La première centrale électrique est construite l'année suivante sur la rivière Ha! Ha! D'une capacité de 1300 HP, elle est avant tout destinée à alimenter la future usine de la Ha! Ha! Bay Sulphite, à Port-Alfred.¹⁰⁰ Enfin, en 1913, Bagotville complète son premier réseau d'aqueduc.¹⁰¹

Malgré ces quelques améliorations, de nombreuses difficultés devront être surmontées sur la voie du développement. Le Grand Feu de 1870 marque de façon tragique l'histoire de tout le Saguenay—Lac-Saint-Jean. Tous connaissent les effroyables ravages causés par l'incendie historique. Prenant naissance aux environs de la rivière Mistassini, l'élément destructeur consume tout sur son passage, avant de terminer sa course à la baie des Ha! Ha! La population de la Baie ne se laissera pas abattre. Sur le plan agricole, la terrible épreuve



Les installations portuaires de Port-Alfred et une partie du complexe de la Consolidated Bathurst.
Photo: SHS.

aura quand même un côté positif en facilitant le défrichage. Mais il n'y a pas que le feu. Au printemps de l'année 1871, la rivière à Mars déborde et inonde toute la partie sud de Bagotville, causant de graves dommages aux cultures et aux propriétés.¹⁰² En 1881, une épidémie de petite vérole oblige les autorités à imposer la quarantaine aux malades.¹⁰³

L'économie

L'orientation économique ne subira aucune modification sensible au cours de cette période. Les activités agricoles et forestières dominent toujours, sans que l'industrie n'enregistre de progrès significatifs. Le sciage connaît même un important ralentissement qui entraînera la fermeture des deux scieries de Price dans les premières années du XX^e siècle. L'usine d'écorçage de bois de pulpe de la compagnie «Battle Island» sera la seule entre-

prise industrielle à s'implanter à la Baie, mais l'expérience ne durera guère plus d'une dizaine d'années. Entre 1902 et 1913, la Battle Island engage jusqu'à 300 personnes à son usine de l'Anse-à-Benjamin.¹⁰⁴ Le bois traité est destiné aux pulperies et aux papeteries de l'Ontario et du Nord-Est des États-Unis. Ce sont les nouvelles réglementations adoptées en 1910 pour empêcher l'exportation du bois de pulpe non-transformé du Québec qui provoqueront la fermeture de l'écorceur de la Battle Island, dont on peut encore apercevoir aujourd'hui certains vestiges sur le bord de la baie, à quelques centaines de mètres de l'embouchure du ruisseau à Benjamin.¹⁰⁵

Quant aux scieries, leur activité décline rapidement à la Baie, même si leur nombre atteint un total impressionnant à une certaine époque. Le recensement de 1861 relève notamment la présence de vingt-six moulins à

scie de petite taille, en plus des deux établissements qu'opère toujours la compagnie Price, sur les rivières à Mars et Ha! Ha! S'ajoutent à ce nombre, dix-sept moulins à bardeaux ayant traité près de 15 000 pieds de cèdres pendant l'année.¹⁰⁶ La très grande majorité de ces installations se retrouvent à Grande-Baie. Aucune autre localité du Saguenay et du Lac-Saint-Jean ne montre une telle concentration à cette époque. Curieusement, le phénomène s'est considérablement atténué au recensement suivant (1871); seules les deux scieries Price et huit petits moulins à bardeaux subsistent. Une certaine irrégularité dans la cueillette des données ne peut être totalement rejetée pour expliquer un tel écart. Quoi qu'il en soit, la baie des Ha! Ha! et surtout Grande-Baie apparaissent comme un centre important de l'industrie forestière en 1861, particulièrement en ce qui regarde la production de bardeaux de cèdre.

Une chose est certaine toutefois. L'industrie du sciage connaît un fort ralentissement à partir des années 1870. Le Grand Feu ayant ravagé une bonne partie des réserves forestières, les scieries devront aller chercher beaucoup plus loin leur approvisionnement. S'ajoute à ces difficultés la crise de 1873 qui bouleverse toute l'économie mondiale. Les marchés sont de plus en plus restreints et le bois saguenéen est de moins en moins concurrentiel face aux productions de la Scandinavie et de l'Europe de l'Ouest. Les réserves de pins épuisées, l'épinette prend de plus en plus de place dans la production; la scierie Price de Grande-Baie ne traite pas autre chose en 1871.¹⁰⁷ La doyenne des industries forestières voit sa croissance ralentie et doit bientôt fermer certains de ses établissements pour concentrer ses opérations dans les usines les plus importantes. La scierie de Grande-Baie ferme définitivement ses portes à la suite d'un incendie en 1904 et celle de Bagotville subit le même sort en 1912.¹⁰⁸ La scierie Pouliot, située près de l'usine actuelle de la Consolidated Bathurst, prend la relève la

même année. D'autres petits moulins poursuivent également leurs opérations, rendant alors de précieux services à la population locale. La scierie Arthur Gauthier, fondée en 1855, sur le chemin des battures, est l'un de ces établissements qui a survécu jusqu'à nos jours. Au Saguenay, elle est la plus ancienne entreprise de sciage encore en opération, et toujours au même endroit.

Concurremment à la forêt, l'agriculture s'impose de plus en plus comme la première activité économique à la Baie. Le curé Louis-Antoine Martel crée une première «ferme modèle» à Grande-Baie en 1857. La ferme de Price se trouve elle aussi près du village et est exploitée par Robert Blair, le gérant de la scierie locale. En 1860, la ferme Price produit 10 000 minots de grains et ce chiffre représente plus que toutes les autres propriétés de la paroisse réunies.¹⁰⁹ Les défrichements s'étendent rapidement et la plupart des terres du canton sont déjà allouées dès les années 1860. Même si une famille possède souvent plus d'une centaine d'acres, il y en a rarement plus d'une dizaine de cultivées sur une base annuelle. Le reste est, soit en «bois debout», soit laissé en pâturage pour les quelques moutons, vaches et chevaux formant l'exploitation moyenne. Une parcelle de terrain est toujours réservée pour le jardin, dans lequel on cultive le navet, la pomme de terre, le chou et les autres légumes faisant partie du menu quotidien. Les champs produisent principalement de l'orge, de l'avoine, du blé et des pois.¹¹⁰

Une production distingue la baie des Ha! Ha! des autres localités de la région. Avant l'arrivée du chemin de fer à Chambord, en 1888, Bagotville détient presque le monopole de la production du bleuets. Les ventes de bleuets rapportent près de 20 000\$ en 1875, ce qui représente un apport économique essentiel pour la population locale.¹¹¹ Le marché du bleuets est à ce point important qu'une compagnie du Nouveau-Brunswick, la E. & R. Loggie,

construit en 1882 une conserverie près du quai de Bagotville pour faciliter l'exportation de cette «manne bleue». La «bouillierie», comme on l'appelle, engage une quinzaine de personnes pendant les mois de cueillette, en août et en septembre. Cette petite entreprise typique poursuivra ses opérations pendant seize ans, avant de fermer ses portes, en 1898.

Au niveau de l'industrie laitière, la baie des Ha! Ha! va de l'avant. En 1882, Bagotville et Chicoutimi ouvrent les deux premières fromageries de la région: elles sont la propriété de Siméon Fortin, qui peut être considéré comme un pionnier dans l'industrie de la transformation du lait.¹¹² À partir de ces deux premiers établissements se développe un réseau de plusieurs dizaines de fromageries qui permettra au Saguenay—Lac-Saint-Jean de se hisser au niveau des plus importants centres de production fromagère du monde, au début du XX^e siècle. Cette époque marque également le recul de la culture céréalière au profit de la multiplication des troupeaux de vaches laitières, dont la présence est devenue une marque de commerce des campagnes saguenéennes. L'industrie progresse rapidement à la Baie, de sorte qu'en 1894, six fromageries sont en opération à Grande-Baie et à Bagotville et leur production atteint une valeur de 21 379,56\$.¹¹³

Les deux municipalités-soeurs comptent 40 000 acres de terres occupées par l'agriculture en 1871. Seules Roberval (46 327) et Hébertville (57 054) affichent un total supérieur dans la région. Prises dans leur ensemble, ces trois localités revendiquent plus de 60% de toutes les terres à vocation agricole du Saguenay—Lac-Saint-Jean.¹¹⁴ Avec ses deux gros villages, la baie des Ha! Ha! représente probablement le centre agricole le mieux pourvu en services de la région. Le recensement de 1871 relève en effet la présence de huit forges, six cordonneries, six boutiques de charron, trois moulins à farine, deux tanneries, un moulin à carder, une boulangerie, dix moulins à scie ou

à bardeaux, deux chantiers de construction navale, et une dizaine d'autres commerces et services divers.¹¹⁵

Le développement de l'environnement spatial

Deux événements de nature très différente contribuent à transformer le paysage de la Baie pendant cette période: la sacralisation de la toponymie et la colonisation du secteur de Ferland-Boilleau. Le curé Louis-Antoine Martel, en 1860, décide de donner des noms de saints aux rangs qui portaient alors «*des noms passablement ridicules* (sic)». ¹¹⁶ Ainsi, à la Grande-Baie, les rangs Cajoutun, Frémillon et Carcasson sont tout bonnement rebaptisés Saint-Louis, Saint-Jean et Saint-Charles. À Bagotville, les rangs de l'Anse-à-Benjamin, de la Grande-Ligne et de l'Anse-à-Philippe reçoivent eux aussi des hagionymes. Ces noms de saints sont les mêmes qu'on retrouve un peu partout à travers la province et ils ne possèdent pas ce caractère distinctif qu'avaient les anciennes appellations.

L'autre événement marquant de cette période survient au tout début du XX^e siècle. Le canton Bagot se trouvant depuis longtemps entièrement occupé par l'agriculture, des territoires neufs doivent être ouverts pour permettre l'établissement de nouveaux colons. Une fois les meilleurs terroirs du Lac-Saint-Jean occupés, seul l'arrière-pays forestier offre encore quelques enclaves susceptibles d'accueillir et de soutenir de nouveaux foyers de peuplement. Un fort mouvement se dessine cherchant à rapatrier les Canadiens-français exilés et à les diriger vers les territoires voués à la colonisation. Dans ce contexte, un groupe de citoyens de la Baie fonde en 1900 la «*Société des trente*», qui se donne comme objectif de coloniser les cantons Ferland et Boilleau. À sa tête se trouvent des hommes comme Béniti Lavoie, Alfred Potvin, Johnny Savard et Ernest Boivin.

Les «Trente» ne lésinent pas sur la propagande et vont même jusqu'à parler d'un «nouveau St-Jérôme, ..., tant sous le rapport de la qualité du sol que sous le rapport du climat et de la beauté des entourages». ¹¹⁷ La Société réussit de cette façon à attirer un groupe de Scandinaves qui iront s'établir le long du bras Hamel de la rivière Ha! Ha! Les frères Knut et William Nordin, deux Suédois, sont les premiers à pénétrer le territoire. Un groupe de Finlandais dirigé par Mathé Kokko les y rejoindra bientôt. ¹¹⁸ Les conditions sont toutefois beaucoup plus dures que ne le laisse croire la propagande et l'expérience ne remporte pas tout le succès escompté. Un bon nombre d'immigrants profitent de l'ouverture de l'usine d'écorçage de l'Anse-à-Benjamin pour venir s'y faire embaucher et mener une vie un peu moins difficile que celle du colon, à laquelle très peu se trouvent d'ailleurs préparés. Les Finlandais paraissent éprouver, malgré tout, certaines difficultés à s'intégrer à leur nouvelle communauté. Il est clairement spécifié dans la licence de l'Hôtel McLean de 1904 «qu'il ne doit pas être vendu de boisson aux Finlandais, autrement qu'un verre, à l'exception de M. Kokko, lequel est considéré comme citoyen». ¹¹⁹

La baie des Ha! Ha! au coeur du réseau de communication régional

C'est aussi au cours de cette période (1855-1917), que les bases du réseau de communication régional sont mises en place. Au XIX^e siècle, la baie des Ha! Ha! est située au centre de la colonisation. Cette position stratégique sera prise en considération, lorsque le gouvernement décidera de relier les colonies entre elles. Au fur et à mesure que les premières familles et le réseau des scieries seront reliés, on cherchera les meilleurs tracés pour permettre à la région de sortir de son isolement.

L'exploration de Davies, en 1835, a permis dans un premier temps d'établir le tracé de ce qui deviendra le chemin Saint-Urbain; entre

Grande-Baie et Baie-Saint-Paul. À cette époque, on se disputera sur la nécessité de développer davantage ce trajet ou celui dit de Sainte-Agnès qui mène à La Malbaie. Avant l'inauguration du chemin Kénogami, et surtout avant l'arrivée du chemin de fer à Chambord (1888), Chicoutimi est donc tenue à l'écart du coeur du réseau.

«Les gens de la paroisse de La Malbaie, qui voulaient avoir le débouché chez-eux, tracèrent et construisirent le Chemin des Marais, passant par les lacs des Marais, le lac des Sables, le lac à Basile, et de la Grande-Baie, en utilisant le chemin de L'Anse-St-Jean.»

«Les gens de la paroisse Ste-Agnès bâtirent eux-mêmes un (sic) autre trail par les Érables, longeant le parcours ou la vallée de la Rivière Malbaie et aboutissant lui aussi à la Grande-Baie.»

«De leur côté et en même temps, les gens de St-Urbain qui voulaient aussi avoir le débouché du Saguenay chez-eux, construisirent le chemin du Saguenay en passant par la Galette, le lac Ha! Ha!, pour aboutir lui aussi au même endroit, à la Grande-Baie.» ¹²⁰

En même temps que débute l'arpentage des cantons du Saguenay, en 1843, commence la construction des chemins Sainte-Agnès et Saint-Urbain. L'argent est rare, les progrès sont lents et cela prendra plusieurs années avant que ne soient terminés ces travaux. Le chemin des Marais, complété seulement en 1861, arrive trop tard. Lorsque celui de Sainte-Agnès est complété, en 1865, le chemin des Marais ne deviendra qu'un de ses embranchements.

Le chemin Saint-Urbain, qui ne sera pas terminé avant 1870, finira cependant par l'emporter sur ses concurrents. D'une longueur comparable à celui de Sainte-Agnès (75 milles), le chemin Saint-Urbain présente l'avantage de déboucher sur Baie-Saint-Paul plutôt qu'à La



Le quai de Bagotville.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

Malbaie, ce qui représente la moitié de la distance restant à parcourir jusqu'à Québec.¹²¹ Le trajet par la rivière Malbaie est de surcroît très difficile. Dès le départ de Sainte-Agnès, la rivière doit être traversée; le premier pont n'est construit qu'en 1860 à cet endroit. Le chemin Saint-Urbain, dont le tracé correspond à celui de l'actuelle route «381», est accessible aux automobiles en 1915.¹²²

En 1863, le gouvernement commande une exploration qui devra établir une route directe entre Québec et le Lac-Saint-Jean, sans avoir à effectuer le détour par Charlevoix. Pour la première fois, la Baie se voit ainsi menacée d'être mise à l'écart de l'axe principal des communications terrestres avec l'extérieur de

la région. Ce projet ne sera toutefois pas réalisé avant quelques années encore.¹²³ Entre temps, il faut établir la liaison entre les diverses parties de la région et c'est naturellement à partir de la baie des Ha! Ha! que le réseau commence à se dessiner. Le chemin Sydenham est ouvert en 1845. Il suit le tracé de la «Grande Ligne», lequel avait été défini trois ans plus tôt par l'arpenteur Duberger. Cette voie est si difficile à pratiquer qu'on préfère s'engager encore dans le long trajet de la voie fluviale qui oblige à contourner le cap à l'Ouest, en chaloupe ou sur une goélette. Quant au chemin Kénogami qui reliera prochainement Grande-Baie au Lac-Saint-Jean, il avance à petit pas et ne sera pas complété avant les dernières décennies du siècle.¹²⁴

Les communications à l'intérieur du canton présentent elles aussi certaines difficultés. Les deux villages sont séparés par la rivière à Mars; un premier pont ne reliera les deux rives qu'en 1852. Huit ans plus tard, un deuxième pont sera construit par l'entrepreneur J.-G. Gagnon, pour la somme de 7 910 louis et 9 chelins. Lorsque le tracé de la route qui relie les deux communautés est modifié en 1880, un nouveau pont est érigé pour donner accès à la rue Elgin. Le macadam apparaît pour la première fois dans les rues de la Baie en 1913; les rues Albert, du Cap, de la Fabrique et Victoria, à Bagotville, sont les premières à profiter de cette amélioration.¹²⁵

Mais la baie des Ha! Ha! représente avant tout un immense havre naturel et la vocation portuaire du secteur commence véritablement à s'affirmer à partir du dernier quart du XIX^e siècle. La concurrence à laquelle se livrent les deux paroisses a toutefois tendance à ralentir leur développement respectif dans ce domaine. Au fil des ans, Grande-Baie, qui constitue d'abord la destination privilégiée, se voit graduellement supplanter par Bagotville. Les deux villages ne sont cependant plus en mesure de concurrencer Chicoutimi pour les expéditions de bois. Leur trafic passager se développe malgré tout de façon soutenue et les installations s'améliorent en fonction des nouveaux besoins.

Une première jetée est construite à Bagotville en 1859, mais elle sera détruite par l'incendie de 1870. Cela prendra dix ans avant que le ministère des Travaux publics en érige une nouvelle et celle-ci sera de nouveau remplacée en 1908-1909. Le premier quai avait été construit entre 1860 et 1862 à Bagotville.¹²⁶ Un an plus tard, le conseil de Grande-Baie contracte un emprunt de 4 000\$ pour construire un quai. Cet ouvrage de 800 pieds de long est qualifié d'inutile par le curé Martel. Pour justifier sa position, il soutient qu'il «était bien certain alors que les Steamboats ne vien-

draient presque jamais à ce quai de St-Alexis, uniquement pour les quelques habitants de cette petite paroisse. En parlant de la qualité du travail il ajoute qu'«au bout de deux ans après l'on voyait les morceaux de quai s'en aller à la mer».¹²⁷ Le curé Martel est partial dans son évaluation, lui qui aurait voulu que le montant de l'emprunt soit affecté à la construction d'une église plutôt qu'à celle du quai.

En 1876, le gouvernement fédéral se porte acquéreur du quai de Bagotville et il y érige deux hangars, en 1886-87 et 1896-97. En 1908, la fabrique de Saint-Alphonse se départit d'un de ses terrains en faveur de la Compagnie générale du Port de Chicoutimi, filiale de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi qui compte expédier sa production vers l'Europe à partir de Bagotville.¹²⁸ La même compagnie construira le premier quai du futur port de Port-Alfred, en 1915.¹²⁹

Plusieurs vapeurs sillonnent les eaux du Saguenay au cours de ces années. C'est la compagnie «Canada Steamship Lines» qui assure le service régulier de passager avec Québec, Charlevoix et le Bas-du-Fleuve. Le «Saguenay», qui avait remplacé le «Rowland Hill» en 1853, est remplacé à son tour par le «Magnet», en 1861, puis par le «Clyde» quelques années plus tard.¹³⁰ En 1905, le brise-glace «Montcalm» remonte la baie jusqu'à Bagotville pour la première fois, permettant ainsi à la saison de navigation de se prolonger de plusieurs semaines.¹³¹

La construction navale est également pratiquée de façon assez soutenue. Une compagnie de Québec, la Société Pierre Valin et Mathew Miller, avait établi un chantier naval à l'été 1853, à Bagotville.¹³² Un article du journal *Le Canadien* rapporte qu'en 1864 il s'est construit «dans l'arrondissement de Bagot quatre goélette [sic] savoir: l'Émilia..., l'Émilie... et le Flora...»¹³³ Le recensement de 1871 mentionne deux chantiers situés à Grande-Baie: celui de Fortin et associés, qui a employé huit

personnes pendant trois mois pour construire une goélette valant 540\$, et celui de Charles Roy, qui a engagé trois hommes pendant toute l'année à la construction de «barges de canal» pour une valeur de 1 590\$.¹³⁴ Ce même Charles Roy avait entrepris en 1869, «sur sa terre située à la Batture», la construction d'un brigantin de près de 100 pieds de long.¹³⁵

Certains veulent maximiser davantage les possibilités de développement maritime de la baie des Ha! Ha!. Face aux difficultés de communications auxquelles font face les nouvelles paroisses du Lac-Saint-Jean, au début des années 1860, il se trouve même des personnages pour proposer la construction d'un canal permettant la navigation entre la Baie et le Lac-Saint-Jean. Ce projet, qui reçoit un certain appui du maire John Kane de Grande-Baie, est plutôt perçu comme une «demande extravagante». Pendant un court moment certains croiront, malgré tout, «aux merveilles qu'on leur débitait sur ce projet de canal», qui ne dépassera malheureusement jamais le stade des discussions.¹³⁶

Une idée beaucoup plus sérieuse s'impose: elle envisage de relier Québec à la région grâce à une ligne de chemin de fer. Réclamée depuis le milieu du XIX^e siècle, la construction ne débutera qu'au début des années 1880. En 1888, le premier train en provenance de Québec entre finalement en gare de Chambord. La population est alors convaincue que le Lac-Saint-Jean est destiné à connaître un développement beaucoup plus important que le Saguenay. L'avenir fera ressortir l'erreur d'un tel calcul. C'est un mauvais choix, observera-t-on particulièrement au XX^e siècle, et ce même si le tracé est prolongé jusqu'au Saguenay.

L'arrivée du chemin de fer à Chicoutimi, en 1893, contribue à augmenter encore l'importance de cette ville comme pôle régional majeur. À la fin du siècle cependant, avec le développement de l'industrie de la pulpe, le port de Chicoutimi n'est plus en mesure de répondre aux nouveaux besoins du marché. La Compagnie de pulpe de Chicoutimi songe alors à utiliser les qualités portuaires naturelles de

Les rivalités locales

En même temps que les premières familles de Grande-Baie, arrivèrent les premiers pionniers de la future paroisse de Saint-Alphonse: Mars Simard et Philippe Castagne, tous deux de la Baie Saint-Paul. Ceux-ci s'installèrent au bout de la pointe, à l'embouchure de la rivière dénommée plus tard: rivière à Mars. La présence de ces deux hommes orienta de ce côté les colons de la Baie-Saint-Paul qui fondèrent Saint-Alphonse, comme ceux de Saint-Alexis au sud-ouest de la baie des Haha.

Que n'eussent-ils eu la même origine! Peut-être que la Grande-Baie serait tout autre aujourd'hui... Et Chicoutimi aussi...! Car dès le début, un malheureux esprit d'antipathie s'établit entre les gens de Saint-Alphonse et ceux de la Grande-Baie; esprit qui va s'accentuer même avec les années et les circonstances; esprit de clocher, contraire à tout esprit civique et à l'entraide mutuelle si nécessaire en tout temps, mais surtout à la naissance des paroisses. Le Curé Martel attribue cela à la diversité d'origine, car, écrit-il: «Comme il a presque toujours régné et comme il règne encore maintenant une antipathie sociale assez prononcée, entre la Malbaie et la Baie-Saint-Paul, on attribue à cette cause, la rivalité qui a toujours existé entre les habitants de Saint-Alexis et de Saint-Alphonse. Après cent ans de vie côte à côte, ces deux paroisses-soeurs se comprennent de mieux en mieux et bientôt, il faut l'espérer, le souvenir de leur rivalité d'autrefois sera disparu.

Référence: Louis-Eugène Otis, *Saint-Alexis de Grande-Baie, Chicoutimi*, 1938, Société historique du Saguenay, 1938, pp. 13-14.

Bagotville pour y charger sa production directement sur les cargos transatlantiques.

La Compagnie du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! est créée pour cette raison, en 1909, et la construction de la ligne devant relier les usines de Chicoutimi, au quai de Bagotville, débute aussitôt. Le 13 décembre 1910, un premier convoi rempli d'invités de marque entre

en gare de Bagotville et les promoteurs procèdent à la bénédiction solennelle du nouveau Chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!¹³⁷ Cet événement est important, voire même capital. Il représente en quelque sorte le pré-requis essentiel au spectaculaire développement que s'apprête à connaître la baie des Ha! Ha!

Liste des curés

Saint-Alexis-de-Grande-Baie

Mission occasionnelle donnée par

les curés des paroisses-mères de Charlevoix (Baie-Saint-Paul, La Malbaie et Sainte-Agnès)

— Charles Pouliot	1839-1842
— Charles Pouliot	1842-1844

— **Mission des Oblats**

— Jean-Baptiste Honorat	1844-1849
— P.-F. Durocher	1849-1853

— **Desservie par le curé de Saint-Alphonse**

— Louis-Antoine Martel	1853-1858
— Louis-Antoine Martel	1858-1865
— Achille-Joseph Pelletier	1865-1873
— Félix Brunet	1873-1876
— Louis-Wilbrod Barabé	1876-1891
— Charles-Léon Parent	1891-1893
— Thomas Roberge	1893-1899
— Joseph-Féréol Roy	1899-1922
— Joseph-Onias Coulombe	1922-1938
— Louis Mathieu	1938-1954
— Lucien Savard	1954-1966
— Victor Simard	1966-1967
— Pascal Tremblay	1967-1976
— Joseph-Arthur Asselin	février à mai 1976
— Laurent Fortin	1976-1982
— Lucien Bergeron	1982-1986
— Paul-Eugène Marotte	1986-1987
— Alfred Bouchard	1987-

Saint-Alphonse-de-Bagotville

— Léandre Gill	1854-1856
— Lucien Otis	1856-1861
— Pierre Boucher	1861-1864

— François Morin	1864-1867
— Narcisse Gauvin	1867-1868
— Georges Potvin	1868-1871
— Pierre-Hubert Beaudet	1871-1880
— Joseph Sirois	1880-1898
— Henri Cimon	1898-1922
— Arthur Gaudreault	1922-1947
— Joseph Bouchard	1947-1962
— Elzéar Grenon	1962-1969
— Lauréat Lemieux	1969-1971
— Paul-Émile Côté	1971-1976
— Lionel Lavoie	1976-1987
— René-Jacques Tremblay	1987-

Saint-Édouard-de-Port-Alfred

— Médéric Gravel	1917-1955
— Henri Tremblay	1955-1971
— Benoît Potvin	1971-1975
— Henri-Paul Lapointe	1975-1986
— Mauril Blackburn	1986-

Saint-Marc-de-Bagotville

— Charles-Auguste Boily	1953-1974
— Saül Otis	1975-

Notre-Dame-de-La-Baie

— Lauréat Lemieux	1967-1969
— Normand Deneault	1969-1972
— Victor Simard	1972-1977
— René-Jacques Tremblay	1977-1985
— Henri-Paul Lapointe	1985-1986
— Mauril Blackburn	1986-1987
— Michel Desbiens	1987-

Références: Louis-Antoine Martel, *Notes sur le Saguenay* et André Simard, *Les évêques et les prêtres au diocèse de Chicoutimi*.

PARTIE IV

Le grand port de mer: 1917-1945

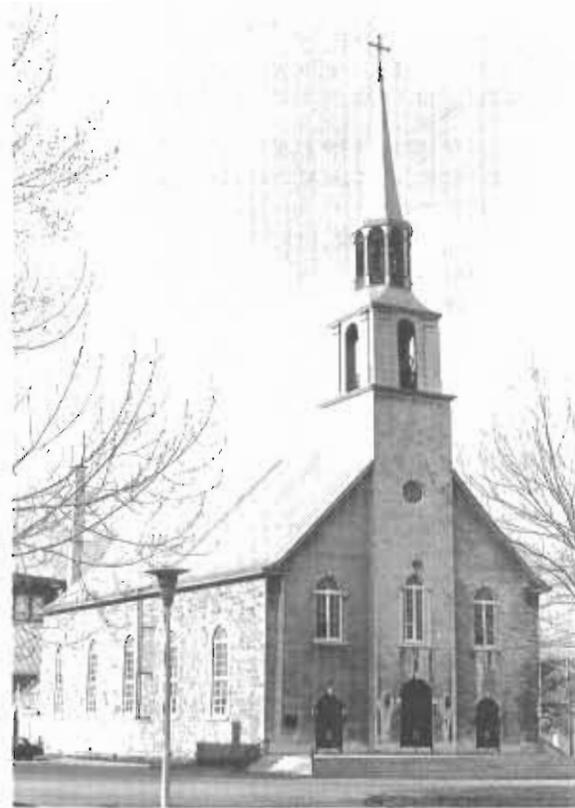
Le développement territorial

La Baie change radicalement de visage vers la fin de la Première Guerre mondiale. Jusque-là, l'agriculture et la forêt avaient constitué les principales ressources des deux gros villages qui s'étaient formés de chaque côté de la baie des Ha! Ha! Depuis une trentaine d'années, l'activité économique se maintenait sensiblement au même niveau. Plus question désormais de prétendre au titre de métropole régionale, comme on l'avait fait auparavant. La construction des usines de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi, à partir de 1898, transforme cette dernière en un important centre industriel qui augmente sa population et se dote d'institutions florissantes. Le développement de Chicoutimi sera d'ailleurs une des causes de l'essor que connaîtra la Baie au début du XX^e siècle.

Le chemin de fer qui arrive à Bagotville en 1910, marque une époque nouvelle car il permet un accroissement de l'activité économique. En effet, c'est là que la Compagnie de pulpe de Chicoutimi transporte sa production pour la charger directement sur les transatlantiques amarrés au quai. En 1916-1917, les industriels construisent une pulperie à la Baie et c'est cette usine qui entraînera la création de la ville de Port-Alfred. Sous l'impulsion de la nouvelle industrie, Port-Alfred¹³⁸ va connaître un développement rapide, entraînant à sa suite Bagotville et Grande-Baie sur la voie de l'urbanisation.

L'histoire de Port-Alfred commence en 1917, avec l'achat de deux terrains par la Société de construction ouvrière, filiale de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi. Ces espaces, acquis des citoyens Johnny Chayer et Onésime Lévesque, totalisent deux milles carrés du territoire de Grande-Baie. Le 29 décembre 1917, les propriétaires nouvellement établis dans les environs de la nouvelle usine adressent une requête demandant leur séparation du village de Grande-Baie et, le 22 avril suivant, le village de Port-Alfred est officiellement érigé en municipalité. Le premier conseil est élu un mois plus tard et c'est Adélarde Grenon qui occupera la fonction de maire du village.¹³⁹ Le nouveau village connaît alors un développement intense et il obtiendra son statut de ville le 5 septembre 1919, deux ans seulement après sa création. Bagotville, de son côté, ressent tout aussi fortement les effets de l'industrialisation et obtiendra à son tour le statut de ville, le 7 janvier 1920.¹⁴⁰ Une nouvelle paroisse, celle de Saint-Édouard de Port-Alfred, est érigée canoniquement le 4 décembre 1917, soit quelques mois avant l'ouverture officielle des registres; cette situation illustre bien le caractère accéléré de la fondation de la nouvelle ville puisque c'est normalement le processus inverse qui se produit.

En l'espace de quelques mois à peine, le paysage de la baie des Ha! Ha! se trouve complètement transformé. Le conseil de ville de Port-Alfred adopte, le 5 novembre 1918,



L'église de la paroisse de Saint-Alphonse de Bagotville.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

son règlement numéro un (1), lequel prévoit la tenue d'un référendum sur une proposition d'emprunt de l'ordre de 180 000\$ dans le but de procéder à l'ouverture de rues et à l'installation des premiers services d'aqueduc et de voirie.¹⁴¹ Au cours de l'année 1919, la Société de construction ouvrière érige une cinquantaine de maisons destinées à loger les familles des ouvriers employés à l'usine. Après être demeurée relativement stable pendant toute la deuxième moitié du XIX^e siècle, la Baie connaît une forte poussée démographique. En 1921, elle atteint 6 599 habitants, soit presque le double de ce qu'elle était dix ans plus tôt: ce chiffre sera encore une fois multiplié par deux avant 1951.¹⁴² Au fond du ciel de la baie des

Ha! Ha! les cheminées de l'usine s'ajoutent aux clochers des églises. L'époque de la colonisation, des activités forestières et de l'agriculture traditionnelle est bel et bien révolue. La Baie s'engage résolument dans la voie de l'industrialisation et de l'urbanisation.

Port-Alfred et la grande industrie

Avant 1917, la Baie n'avait pas connu d'autre industrie que celle du sciage. Or l'industrie du sciage est une activité de transformation primaire qui est peu susceptible de favoriser et de soutenir un véritable développement urbain. Ses besoins sont peu diversifiés et sa capacité d'absorption de main-d'oeuvre relativement limitée. L'industrie du sciage peut soit concurrencer soit s'appuyer sur l'agriculture mais elle n'arrive jamais totalement à la supplanter.¹⁴³ Les scieries ont d'ailleurs vu leurs activités considérablement réduites à la Baie à partir des années 1870, pour en arriver à la fermeture définitive des établissements de la Compagnie Price dans les premières années du XX^e siècle. Le déclin est général et à la même époque Chicoutimi subit un sort semblable.¹⁴⁴ Depuis la fin du XIX^e siècle, c'est l'industrie de la pulpe (la pâte à papier) qui se trouve en pleine expansion. Le Saguenay autant que le Lac-Saint-Jean prennent une part active au mouvement.¹⁴⁵

En 1896, un groupe d'entrepreneurs fonde la Compagnie de pulpe de Chicoutimi dans le but d'établir une industrie qui mettra à profit l'important potentiel énergétique de la rivière Chicoutimi. Le projet connaît un succès à la mesure des attentes les plus optimistes et les premiers ballots de pâte sortent de l'usine en 1898. La Compagnie devient rapidement l'un des plus grands producteurs de pâte mécanique au monde. La fabrication de pâte à papier est beaucoup plus exigeante en main-d'oeuvre et en services que ne l'était l'industrie du sciage et par le fait même est tout à fait capable d'engendrer un mouvement de développement

significatif de l'économie d'une région. Avec ses machines, son chemin de fer, ses centrales électriques et ses installations portuaires importantes, la Compagnie de pulpe de Chicoutimi permet à la région de franchir une étape que l'industrie du sciage n'avait jamais pu atteindre avant elle.

C'est seulement en 1914 qu'on entend parler pour la première fois du projet de construction d'une usine de pâte chimique à la baie des Ha! Ha! Les usines de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi ne fabriquent pour leur part que de la pâte mécanique. Celle-ci entre pour 80% dans la composition du papier-journal, les autres 20% étant constitués de pâte chimique, plus complexe et plus dispendieuse à produire. La Compagnie Price détient un avantage certain sur ses concurrents car elle produit les deux types de pâtes et fabrique même du carton depuis 1909 à son usine de Jonquière. La Compagnie de pulpe de Chicoutimi devra inévitablement l'imiter si elle espère demeurer concurrentielle. Le site de la baie des Ha! Ha! est envisagé pour la construction d'une usine de pâte chimique en raison des inestimables avantages qu'il présente au point de vue du transport maritime. Au début de 1914, J.-E.-A. Dubuc, le directeur-gérant de la Compagnie, fait dresser les plans de la future usine et part pour l'Europe en quête de financement. Essuyant un demi-échec en France, il réussit cependant à obtenir un accord des financiers britanniques, mais ceux-ci décident brusquement de se retirer au moment de l'entrée de leur pays dans la Première Guerre mondiale.

C'est pourtant cette même guerre qui permettra au projet de renaître quelques années plus tard. Cette fois, l'initiative vient des Anglais qui cherchent à s'assurer d'un meilleur approvisionnement en pâte et en papier pour subvenir aux besoins croissants que le conflit a engendrés. Un groupe de financiers confie donc à J.-E.-A. Dubuc la tâche de mettre sur pied

une compagnie qui construira une usine de pâte chimique au Saguenay. C'est dans ce contexte que la *Ha! Ha! Bay Sulfite Company Limited* reçoit ses lettres patentes, le 3 avril 1916.¹⁴⁶

La construction commence le 12 juin de la même année et se prolonge jusqu'à la fin de 1917. Environ 400 hommes s'affairent aux travaux, dont la direction a été confiée à la J.G. White Company Limited, de New York. Parallèlement à ces travaux, la Compagnie d'éclairage électrique s'occupe d'ériger, sur la rivière Ha! Ha!, deux centrales destinées à assurer l'approvisionnement de l'usine en électricité. Le déclenchement d'un incendie, au début du mois de juin 1917, fait craindre le pire. Fort heureusement, les pompiers de Saint-Alphonse et de Saint-Alexis réagissent promptement et réussissent finalement à maîtriser l'élément destructeur. Malgré ces difficultés, la première chaudière est allumée le 30 août 1917 et c'est une demoiselle de Bagotville, Blanche Côté, qui actionne la commande faisant retentir pour la première fois la sirène du moulin.¹⁴⁷

Il faudra toutefois attendre presque un an avant de voir la première tonne de pâte sortir de l'usine. La bénédiction officielle se déroule le 18 avril 1918, en présence de l'évêque du



La première locomotive du Roberval-Saguenay.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

La construction de la pulperie de Port-Alfred

(...) Entre-temps, Gustave Hanson écrit des commandes. En voici une des plus intéressantes: -Le 16 mai 1916; chez *Chas. Walmsley & Co. Ltd.*, de Bury, Angleterre: deux machines de 33 rouleaux sècheurs, pouvant mettre en feuilles et sécher chacune 15 tonnes de pâte sulfite par jour. - Et sur la même commande, les deux engins à vapeur qui feront tourner les machines en question. Montant total: 17 000 livres ou 85 000\$. - Et les commandes s'échelonnent tout au long de l'année 1916 et une bonne partie de 1917.

À la fin de septembre, la fabrique est sous couverture. Au début de décembre, les travaux extérieurs sont pratiquement terminés, à part la cheminée. Son érection est interrompue pour la saison d'hiver. Elle s'élève à près de 140 pieds, mais elle doit atteindre 234 pieds de hauteur.

Les livraisons commencent; la machinerie est entrée dans les bâtisses au fur et à mesure qu'elle arrive et mise en place immédiatement. Les sept chaudières Lancashire, achetées de la firme *Yates & Thoms Ltd.*, de Blackburn, Angleterre, pesant chacune 27 tonnes, et 34 cylindres sècheurs sont sur les quais de Québec, avec 38 autres caisses de marchandises diverses. Québec est le port de mer le plus proche possédant une grue assez puissante pour dégager ces lourdes masses. On attend cette consignation d'un jour à l'autre.

(...) On peut avoir une idée de la tâche à accomplir quand on sait qu'à part les arrivées de décembre, plus de 250 wagons de machines diverses et 100 wagons de brique doivent entrer en janvier.

Référence: 50^e anniversaire de Port-Alfred, p. 9.

diocèse, Mgr Michel-Thomas Labrecque, et d'une foule de dignitaires, arrivés par train spécial au cours de la matinée. Mais la guerre

tire à sa fin et l'industrie canadienne des pâtes et papiers entre dans une crise marquée par une surproduction. Celle-ci se manifeste avec de plus en plus d'ampleur au cours des années 1920 et la plupart des entreprises se trouvent confrontées à d'importantes difficultés.¹⁴⁸

Le 30 juin 1922, la *Ha! Ha! Bay Sulfite Company Ltd* est liquidée et remplacée par une nouvelle corporation, la *Bay Sulfite Company Ltd*. Entre-temps, deux incendies viennent aggraver les difficultés de l'usine pendant les étés 1922 et 1923: des ballots de pâte et une partie de la réserve à bois sont réduits en cendres. Une nouvelle liquidation élimine la *Bay Sulfite Co. Ltd* à son tour à la fin de l'année 1923. L'usine reste entre les mains des liquidateurs pendant six mois, avant d'être acquise par une compagnie nouvellement formée, la *Port-Alfred Pulp and Paper Corporation*, le 26 juillet 1924.¹⁴⁹

Les nouveaux propriétaires n'hésitent pas à afficher clairement leur intention d'ajouter la production de papier aux activités de l'usine de Port-Alfred. C'est là le seul moyen de sortir du marasme et d'arriver à concurrencer les autres entreprises. Les coûts pour le transport de la pâte sont devenus beaucoup trop élevés pour espérer rentabiliser une entreprise qui expédie toute sa production à des centaines de kilomètres de distance. Le papier présente le double avantage d'être moins cher à transporter, parce que moins lourd, tout en étant d'un meilleur rapport à la vente pour le producteur. Les travaux d'agrandissement débutent au mois de septembre 1925 et les deux premières machines à papier entrent en opération dès le printemps suivant. Deux autres machines seront installées avant la fin de 1926. La papeterie de Port-Alfred est alors en mesure de produire quelque 300 tonnes de papier-journal par jour.¹⁵⁰

La situation économique ne s'améliore cependant pas et au cours de l'année 1928, l'ensemble de l'industrie papetière canadienne

se voit forcée de procéder à une vaste réorganisation. À la fin de 1929, une nouvelle société, la *Canada Power and Paper Corporation*, déjà propriétaire d'importantes installations en Mauricie, achète les actifs de la *Port-Alfred Pulp and Paper Corporation*. Pour l'usine de Port-Alfred, il s'agit d'un quatrième propriétaire en une douzaine d'années. Ce n'est pas tout. Le 31 octobre 1930, la papeterie doit fermer ses portes, acculant ainsi des centaines d'ouvriers au chômage. Une nouvelle réorganisation se prépare. Le 28 août 1931, la *Consolidated Paper Corporation Limited* est créée et prend définitivement la place de la *Canada Power and Paper Corporation* le 8 juin 1932. Au mois d'avril, Port-Alfred reçoit enfin la directive de rappeler ses ouvriers et de redémarrer les machines.¹⁵¹

Mais le 29 avril, les réserves de bois, qui ont eu le temps de se dessécher pendant ces longs mois d'inactivité, prennent feu et c'est la tragédie. Pendant douze jours entiers, les flammes et la fumée emplissent l'air de la Baie. Les résultats de ce dernier incendie sont catastrophiques: seulement 25 000 des 235 000 cordes de bois sont sauvées. L'usine et la ville ont cependant été miraculeusement épargnées et la production peut malgré tout reprendre à la fin du mois de mai. Les ouvriers ne sont cependant pas encore au bout de leurs peines. Dès la fin de l'été, l'usine est à nouveau fermée et la mutation en Mauricie du personnel de direction contribue à accroître encore davantage l'inquiétude. La compagnie semble décidée d'abandonner Port-Alfred à son sort. Mais la fortune se retourne une nouvelle fois. Tout le monde reprend son poste et au mois d'avril 1934 les machines redémarrent pour de bon. Après dix-sept années d'évolution difficile, l'industrie va enfin connaître la stabilité à la Baie.¹⁵²

Cette plus grande sécurité arrive à point pour les Baieriverains. La santé économique de Port-Alfred et de toute la baie des Ha! Ha! est étroitement liée à celle de la papeterie. Le

développement de tout le secteur dépend en grande partie de l'avenir des investissements de la *Consolidated Paper*. Mentionnons simplement qu'en 1935, la ville de Port-Alfred tire de la compagnie 75% de toutes les taxes qu'elle perçoit.¹⁵³ Port-Alfred est une ville encore relativement petite (3 243 habitants en 1941) et la papeterie domine largement tous les secteurs de son activité. Le trafic maritime, qui avait grandement profité de l'ouverture de l'usine en 1918, connaît toutefois un important changement d'orientation depuis l'acquisition du port par l'*Aluminum Company of Canada Limited* en 1926. La bauxite et les lingots d'aluminium ne tarderont pas à s'ajouter aux rouleaux de papier sur les quais de Port-Alfred.¹⁵⁴

Les effets de l'urbanisation

L'urbanisation rapide amène le développement de services dans les différentes municipalités de la baie des Ha! Ha! La population se concentre désormais dans les quartiers ouvriers, nécessitant ainsi l'installation d'importants équipements pour répondre aux nouveaux besoins des citoyens. Bagotville, par exemple, créera un premier corps de police en 1918.¹⁵⁵ Tour à tour les réseaux d'aqueduc sont étendus, l'éclairage électrique se généralise et des édifices publics sont érigés. La Grande crise ayant réduit bon nombre de travailleurs au chômage, le gouvernement canadien instaure son programme de «travaux de chômage». Il s'agit ici de pallier au plus pressant et de fournir du travail aux chômeurs en les employant à la construction d'équipements d'utilité publique. Les subventions rattachées à ce programme sont consacrées entre autres, à l'érection de l'Hôtel de Ville de Bagotville, en 1930, et à celle de Port-Alfred, en 1932. S'ajoutent à ces réalisations la construction de trottoirs et l'amélioration des équipements communautaires.¹⁵⁶

En dépit de la conjoncture, l'infrastructure économique se développe: les Scieries Saguenay ouvrent leur usine de Bagotville en



Le vieux collège Saint-Alphonse.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

1935, et surtout, les Caisses populaires de Saint-Alexis, de Port-Alfred et de Bagotville sont fondées respectivement en 1927, en 1933 et en 1936.¹⁵⁷ En 1940, la papeterie de la Consolidated Paper produit plus de 100 000 tonnes de papier-journal et 5 000 tonnes de cartons.¹⁵⁸

La santé est une question qui préoccupe particulièrement les habitants des villes en croissance. La *Ha! Ha! Bay Sulfite* avait créé une clinique pour ses employés au moment de la construction de l'usine. Dans les années qui suivront, Port-Alfred aura son *Unité Sanitaire* subventionnée directement par le gouvernement provincial. Toutefois, malgré les demandes répétées en ce sens durant cette période, la Baie n'obtiendra pas d'hôpital, les autorités préférant investir dans l'amélioration des équipements déjà en place à Chicoutimi.¹⁵⁹

L'urbanisation entraîne également une augmentation importante des besoins en équipements et services scolaires. Les Soeurs du Bon-Conseil prennent possession du premier couvent Notre-Dame de Grande-Baie, en 1918, et le remplace par un nouvel édifice, en 1929. C'est pendant ces mêmes années qu'en 1927 sont créés simultanément l'Académie des

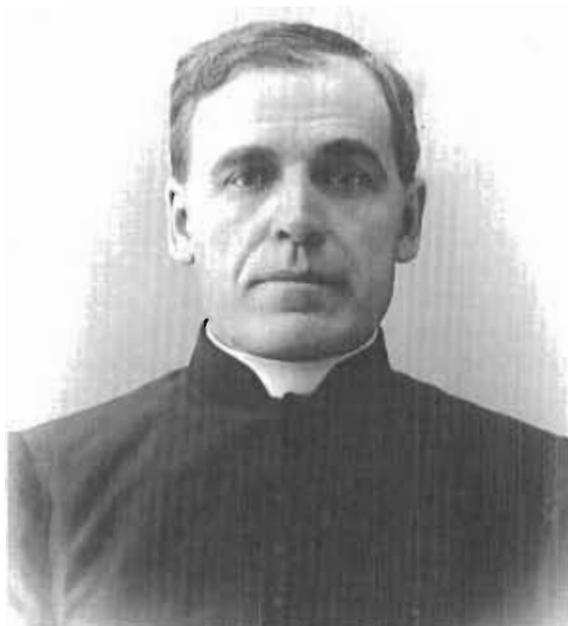
garçons de Bagotville et le Collège Saint-Edouard de Port-Alfred. Ce sont les Frères du Sacré-Coeur qui ont la responsabilité de l'Académie tandis que le Collège est confié aux bons soins des Frères des Écoles chrétiennes. Les Filles de Sainte-Marie-de-la-Présentation prennent charge du Juvénat Sainte-Marie de Grande-Baie, en 1940, et reconstruisent l'école immédiatement.¹⁶⁰ Enfin, les Frères de Saint-François-Régis s'installent pour leur part dans le rang Saint-Louis, à Bagotville, pour y établir un orphelinat agricole, en 1935. Deux ans plus tard, l'orphelinat qu'ils opéraient à Vauvert, au nord du Lac-Saint-Jean, déménage à son tour dans le rang Saint-Louis, à la limite des cantons Chicoutimi et Bagot.¹⁶¹

Les loisirs profitent pour leur part de la présence de la grande industrie. Des équipes de hockey et de baseball se forment parmi les employés de l'usine papetière qui va même jusqu'à construire un terrain de golf dès 1926, dans le but avoué de rendre plus attirante la vie à la Baie pour le personnel cadre qui est en bonne partie anglophone. On joue déjà aux quilles en 1925 à la Baie, mais la préférence semble encore aller au billard, que plusieurs pratiquent à la «Salle Gaité» de Théo Jalbert.¹⁶²



Pouvoir électrique de Bagotville vers 1920.

Photo: ANQC, fonds SHS.



L'abbé Alfred Tremblay (DERFLA),
en 1915.

Photo: ANQC, fonds SHS.

Sur le plan littéraire, deux personnages ont contribué à faire connaître la Baie par leur talent d'écrivain. Le premier, l'Abbé Alfred Tremblay, est un humble professeur du Séminaire de Chicoutimi. Il occupe ses temps libres à écrire de la poésie, sans prétendre à la moindre renommée d'écrivain et prend l'habitude de signer ses oeuvres du pseudonyme Derfla, anagramme de son prénom (Alfred en commençant par la dernière lettre). Ce n'est qu'une dizaine d'années après sa mort, survenue en 1932, que des amis prirent l'initiative de publier un recueil de ses poèmes intitulé simplement *Derfla*.¹⁶³

Le deuxième personnage est beaucoup plus connu de ses contemporains. Damase Potvin est né à Bagotville en 1879 et, même s'il mena la majeure partie de sa carrière à l'extérieur de la région, il s'afficha toujours fière-

ment comme un fils de la Baie. Journaliste célèbre, il publia également plusieurs ouvrages d'une très grande qualité littéraire. En 1945, après avoir collaboré à la plupart des grands journaux de la province, il se voit confié l'administration de la section des manuels du Département d'instruction publique du Québec. Mais cela ne l'empêchera pas de faire encore parler de lui par la suite...

Enfin, sur un plan patrimonial, il convient malgré tout de signaler l'érection de deux monuments commémoratifs pendant cette période. Le 3 juillet 1924 était inauguré le fameux Monument des Vingt et un, en l'honneur des premiers défricheurs de la Baie. Et en 1938, à l'occasion des célébrations entourant l'anniversaire de l'arrivée des pionniers, la Croix du centenaire était plantée au sommet du «cap à Gobeil» (Anse à Benjamin).¹⁶⁴

La Baie, terminus maritime et carrefour régional des transports

L'arrivée de la grande industrie va permettre le développement d'un véritable port moderne à la Baie. Après la construction du premier quai de bois, en 1915, l'événement le plus important se produit en 1925, au moment de l'achat par l'*Aluminum Company of Canada* de la *Compagnie générale du Port de Chicoutimi*, propriétaire des installations de Port-Alfred. Le chemin de fer *Roberval-Saguenay* fait également partie de cette vente. La *Compagnie générale du Port de Chicoutimi* prendra le nom de *Saguenay Terminals Company Limited* en 1929. C'est le début de l'histoire du port de la ville de Port-Alfred tel qu'on le connaît aujourd'hui.¹⁶⁵

Dès 1926, d'importants travaux sont effectués pour rendre les installations portuaires plus en mesure d'accueillir les océaniques qui apportent le minerai nécessaire à la fabrication de l'aluminium. Deux nouveaux quais sont alors construits: le quai *Duncan*, destiné au déchar-

gement des minéraliers qui apportent la bauxite de la Jamaïque et de la Guyanne, et le quai *Powell*, à partir duquel sont chargés les lingots d'aluminium produits à Arvida. Des entrepôts, des réservoirs et de l'équipement de manutention sont aussi construits.¹⁶⁶

En 1926, la première année d'opération depuis l'achat par l'*Aluminum Company of Canada*, 61 cargos transitent par Port-Alfred. Ce nombre sera multiplié par sept (7) en 1943, alors que la Deuxième Guerre mondiale fait rage et que la demande d'aluminium est à son plus haut niveau. De 270 000 tonnes de marchandises manutentionnées, on passe à 1 377 000 pendant la même période. La saison de navigation s'étend normalement du début de mai au début de décembre.¹⁶⁷

Les limites du port public de la baie des Ha! Ha! sont officiellement établies par une proclamation du gouvernement canadien le 4 juin 1921: «*Toutes les eaux de la baie des Ha! Ha! et de la rivière Saguenay au sud-ouest d'une ligne tirée du point où la ligne de division entre les communes de Bagot et Otis rencontre le point de repère de la marée haute... à Cap-Ouest.*» C'est toute la baie qui se trouve ainsi définie, mais le havre de Port-Alfred occupe en fait une surface beaucoup plus restreinte; il s'étend de l'embouchure de la rivière à Mars jusqu'à l'Islet qui se trouve un peu à l'ouest du village de Grande-Baie.¹⁶⁸

D'autre part, le trafic passager est totalement concentré à Bagotville. Entre 1930 et 1938, les navires à vapeur de la *Canada Steamship Lines* adoptent le quai de Saint-Alphonse comme terminus pour toute la région du Saguenay. Chicoutimi ne fait plus partie de l'itinéraire à ce moment.¹⁶⁹ Les installations portuaires de Bagotville sont également utilisées pour l'expédition et la réception de marchandises diverses, tels les produits agricoles et le bois de pulpe que les goélettes remontent encore des paroisses situées en aval du Saguenay. Mais la Baie des Ha! Ha! ce n'est

Le problème des chantiers

Les témoins de notre enquête déclarent avec une significative unanimité que les chantiers sont un véritable milieu de déformation intellectuelle pour nos gens. Et nos témoins sont très bien situés pour juger cette question.

Voici quelques unes des expressions qu'ils emploient pour qualifier un tel régime: «Des familles entières sont privées de tout au point de vue intellectuel»; C'est là le plus grand mal, surtout pour les nombreux enfants qui perdent leurs classes et apprennent à sacrer»; (...)

Voici d'ailleurs, à ce sujet, des constatations faites par M. l'inspecteur d'école Rochefort, au congrès des commissaires d'écoles tenu, le 11 août dernier, à la Baie des Ha! Ha!:

«Dans ce pays, M. le Surintendant, la généralité des enfants est moins avancée que dans certaines autres parties de la province. Est-ce l'intelligence qui manque à la jeunesse? Certainement non. Sont-ce les titulaires qui font défaut! Pas plus. Cette dépression dans l'avancement général est due à une coutume existante dans la région, celle pour les parents d'amener les enfants hiverner aux chantiers. Il suffit de savoir que les progrès dépendent toujours de l'assiduité de l'enfant à l'école; il suffit de connaître la nature même de l'enfance pour constater les mauvais effets d'une telle façon d'agir. Je dis donc que cet état de chose nuit considérablement à l'avancement intellectuel ici. Pour le prouver je dirai que les hivers derniers, on a compté dans les forêts environnantes au bas mot 1000 enfants, dont 1/3 au moins d'âge scolaire. Pas besoin de commentaires. Aussi il n'est pas rare de rencontrer dans les classes des enfants 1, 2 et même 3 ans en retard. Je puis dire même qu'il y en a plusieurs par école.»

Référence: Eugène L'Heureux, *Le problème des chantiers*, Chicoutimi, Le Progrès du Saguenay, 1937, pp. 24-25.



Scierie sur la rivière à Mars.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

pas seulement un terminus maritime. C'est encore beaucoup plus. Voyons comment Damase Potvin, ce poète attaché à sa terre natale, perçoit sa contrée en 1920:

«Enfin, voici dans le lointain la fameuse Baie des Ha! Ha! qui a deux lieues de profondeur par une lieue de largeur; c'est un vaste port où le mouillage est partout sûr pour les navires aux plus forts tonnages. Au fond, Saint-Alphonse, Saint-Alexis et Port-Alfred; les deux premières, berceau du diocèse de Chicoutimi, la dernière, Benjamin des paroisses du comté de Chicoutimi, antithèse qui ne manque pas de frapper l'observateur; les deux aînées et la petite dernière dans ce même coin radieux des montagnes (sic) saguenayennes. Nous voyons de loin, entre Port-Alfred et Saint-Alphonse, la

Rivière-à-Mars (sic) qui a son embouchure dans la baie; c'est l'une des rivières à bon droit les plus renommées pour la pêche aux saumons.»¹⁷⁰

Le chemin de fer est l'une des infrastructures régionales qui profite le plus du développement des activités portuaires. Alors qu'à ses débuts, la voie ferrée est principalement utilisée par les passagers qui voyagent entre Chicoutimi et la baie des Ha! Ha!, celle-ci s'adaptera rapidement à la nouvelle réalité industrielle. Les premiers lingots d'aluminium produits à Arvida sont expédiés sur le chemin de fer Roberval-Saguenay le 9 septembre 1926. À cette époque ce sont des locomotives à vapeur qui tirent les convois; en 1941, la compagnie acquerra sa

Concours du mérite agricole

Xavier Villeneuve, St-Louis de Bagot, Chicoutimi. - **751 points.**

Ferme de 166 acres, 140 cultivables, en trois lots situés à quelque distance les uns des autres. La terre est bonne: argile plus ou moins silicieuse et terre jaune lourde. -Les champs ne sont pas suffisamment assainis. Avec des fossés plus profonds, plus rapprochés, mieux entretenus, des planches bien arrondies, leur production serait doublée.

L'un des trois lots est presque entièrement en pâturage. Les clôtures sont branlantes, les ponts sur les fossés et les ruisseaux sont en mauvais état. Nous y remarquons un assez bon morceau de pommes de terre et une très belle pièce de foin.

Le lot No 2 - 65 arpents dont 40 en culture - est en foin, en céréales et en pâturage. Beaucoup de marguerites et d'«herbes à dinde» dans le foin. À cause du défaut d'égouttement, le grain a dû être semé assez tard en juin. Le pacage aussi est trop humide. Là aussi les clôtures sont en mauvais état d'entretien. Le lot No 3 est de terre beaucoup plus lourde que les deux autres. Il est sillonné par une profonde «coulée» (gully) qui draine efficacement les champs environnants. M. Villeneuve a là son plus beau foin et du grain d'assez bonne apparence.

Son cheptel comprend 17 vaches laitières d'assez gros type et une douzaine de têtes de jeune bétail, deux taureaux croisés; 18 brebis, plusieurs agneaux, un bon nombre de porcs jeunes et adultes et une vingtaine de poules. Cheptel nombreux à qui il manque de la qualité. Il y a bien cependant 4 ou 5 bonnes vaches qui, accouplées à un bon taureau de race pure, pourraient être la source d'un bon troupeau laitier.

Les bâtisses du concurrent ont besoin de grosses réparations. Sa maison, bâtie dans les années de prospérité, est des plus confortables; il lui faudrait maintenant une bonne couche de peinture. Bons travaux d'industrie domestique. Pas ou guère de comptabilité.

Référence: *Concours de Mérite agricole, 1934*, Supplément du rapport du Ministre de l'Agriculture, Québec, Imprimeur du Roi, 1934, p. 142.

première locomotive diesel, un mastodonte de 50 tonnes.¹⁷¹

Le chemin de fer représente le lien essentiel dans le réseau industriel érigé par l'*Aluminum Company of Canada*. La production se fait à Arvida, l'importation des matières premières et l'expédition des lingots s'effectuent via les installations de Port-Alfred; entre les deux, le chemin de fer *Roberval-Saguenay* établit la liaison. La production de l'industrie papetière voyage toujours massivement dans les wagons de la compagnie et sur les navires qui remontent le Saguenay, mais les produits métallurgiques constituent dorénavant la majeure partie des marchandises manutentionnées à Port-Alfred.¹⁷²

Même si le transport routier se développe, la Baie se trouve malgré tout moins favorisée sur ce plan. Jusqu'aux années 1930, les chemins restent difficilement praticables et les automobiles sont encore assez rares sur les routes. Le chemin du Saguenay, entre Grande-Baie et Baie-Sainte-Catherine, reste le seul lien entre le Haut-Saguenay et l'embouchure de la rivière; la route Chicoutimi-Nord—Tadoussac, sur la rive Nord du Saguenay, ne sera ouverte qu'en 1967.¹⁷³ Quant aux liens avec Québec, le chemin Saint-Urbain et la route du Lac-Saint-Jean (par le Parc des Laurentides) demeurent les deux seules voies praticables, en attendant l'ouverture du boulevard Talbot qui reliera directement Québec et Chicoutimi. Jusqu'aux

années 1940, les communications auront été difficiles même à l'intérieur de la région, car durant l'hiver les routes sont habituellement fermées.¹⁷⁴

Quant aux communications aériennes, même si l'aventure régionale commence au début des années 1920, il faudra attendre 1945 avant de voir naître le premier véritable aéroport: celui de Bagotville. Dans les années vingt, deux petits aéroports avaient bien été établis à Roberval et à Saint-Félicien, mais ceux-ci ressemblaient plus à des pistes de brousse.¹⁷⁵ C'est la création d'une base d'entraînement pour les pilotes canadiens et alliés, en 1942, qui permettra le développement ultérieur de l'aéroport commercial de Bagotville. La base militaire de cet endroit était utilisée pendant la Deuxième Grande guerre pour la protection des installations industrielles de la région et pour la

formation des pilotes de chasse du Commonwealth britannique. Plus de 1 200 aviateurs y ont appris les rudiments de leur métier en pilotant des avions comme le *Harvard*, le *Hurricane*, le *Lysander* et le *Tiger Moth*, entre juin 1942 et janvier 1945.¹⁷⁶

Le mouvement de retour à la terre

La Crise économique des années 1930 a entraîné la fermeture de nombreuses entreprises. Les villes sont remplies de chômeurs qui n'ont plus d'autre ressource pour nourrir leur famille que de s'en remettre à l'aide publique. Un fort mouvement se dessine pendant l'année 1931 pour inciter les chômeurs urbains à s'établir sur des terres situées dans les parties encore vierges de la province. Le Saguenay—Lac-Saint-Jean qui a commencé déjà à vivre l'état de crise depuis la fermeture des principales



Une ferme familiale, à proximité de Ville de La Baie.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

pulperies, se trouve à l'avant-garde du mouvement de «retour à la terre».

Des centaines de familles s'installent ainsi sur les terres, souvent peu fertiles, que l'on retrouve en périphérie de l'oekoumène régional. Des secteurs comme ceux de Ferland-Boilleau, Sainte-Rose-du-Nord, Saint-Félix-d'Otis, Petit-Saguenay et même le sud du canton Bagot profitent de ce déplacement. Mais c'est surtout le nord du Lac-Saint-Jean qui se trouvera transformé par cette migration interne: Sainte-Jeanne-d'Arc, Canton Milot, Sainte-Monique, Saint-Eugène, Sainte-Élisabeth-de-Proulx et Girardville ne constituent qu'une partie de la liste des localités nées ou fortement stimulées par cette dernière vague de colonisation au Saguenay—Lac-Saint-Jean.¹⁷⁷

Dans le rapport qu'il adresse au Ministre de la colonisation, en 1931, le missionnaire-colonisateur Jean Bergeron parle de la force particulière du mouvement de retour à la terre dans la région. Et il souligne que: «Le mouvement a été déclenché par le groupe de la Baie des Ha! Ha! et s'est étendu ensuite à tout le royaume du Saguenay et je devrais dire à toute la province.» Ces propos nous font sentir l'importance du rôle de la Baie dans ce phénomène. On retrouvera après coup des familles de la Baie dans toute la région, mais surtout dans le secteur de Ferland—Boilleau et au nord du Lac-Saint-Jean. Dans la seule année 1931, 1 574 lots ont été concédés dans les différents cantons de la région.¹⁷⁸

Une pêche miraculeuse à Bagotville

(...) Un certain jour de juillet, les eaux de la baie furent littéralement remplies de ces délicieux petits poissons de mer qu'on appelle «capelans» et qui envahissent généralement certaines eaux boréales. Ce fut une manne d'un nouveau genre et qui fut la bienvenue car, cette année-là, la misère régnait un peu partout et particulièrement à la Baie des Hahas à cause de la mauvaise récolte de l'année précédente. Tous se mirent donc à pêcher le capelan qui, c'est le cas de le dire, tombait comme marée en carême. On en capturait à tel point qu'il n'était pas nécessaire de se servir de gaule, de ligne et d'hameçon. On avançait dans l'eau jusqu'à la ceinture avec un sceau qu'on remplissait en un instant. À l'aide même d'un chapeau, d'une couverture, on drainait sur la grève des monceaux de ces petits poissons qu'on mangeait d'abord ou qu'on faisait bouillir pour en extraire l'huile, ou encore dont

on faisait un excellent engrais pour la terre. «Pendant une semaine» rapporte l'abbé Alfred Tremblay, «les rivages de la Baie des Hahas étincelèrent des reflets argentés des bienfaisants petits poissons». Or, jamais auparavant on avait observé quelque chose d'aussi merveilleux que cette pêche miraculeuse d'éperlans ou de capelans en aucun endroit. Aussi, chacun cherchait-il à expliquer le phénomène... On se rappela qu'au moment de son départ, le bon curé Gauvin avait dit à ses paroissiens dans son sermon d'adieu, de ne pas désespérer à cause de la mauvaise récolte de l'année précédente; que le Bon Dieu saurait bien, quand il sera temps, venir à leur secours. Dès lors, à l'unanimité de la paroisse, on proclama que l'éperlan avait été envoyé à la Baie des Hahas par le saint curé qui venait de les quitter.

Référence: Damase Potvin, *La Baie des Hahas*, pp. 108-109.

PARTIE V

Vers un pôle de développement régional: 1945-1988

La fin des hostilités et les années consécutives à la Deuxième Guerre mondiale n'auront pas de véritables conséquences sur l'évolution du secteur de la baie des Ha! Ha! Les processus conjoints d'industrialisation et d'urbanisation poursuivent leur marche et la position centrale qu'occupe le secteur dans le réseau de communications régionales se voit confirmer par la création de nouveaux équipements: notamment dans le domaine du transport aérien. Cette poussée de croissance urbaine entraînera finalement le regroupement des diverses entités administratives qui s'étaient partagées le territoire depuis plus d'un siècle. À la fin de cette évolution, la baie des Ha! Ha! aura retrouvé son unité, comme à l'époque lointaine d'avant 1862 et de l'administration unique du conseil de la municipalité du canton Bagot (se référer à la Partie II). L'époque des administrations paroissiales et villageoises prend fin avec la naissance de *Ville de La Baie*.

La réunification administrative du territoire

En 1945, cinq administrations municipales, autonomes sur le plan politique, se partagent encore le territoire de la Baie: 1- la paroisse de *Grande-Baie*; 2- le village de *Grande-Baie*; 3- la paroisse de *Bagotville* (ou de la partie nord-ouest du canton Bagot); 4- la ville de *Bagotville*; 5- la ville de *Port-Alfred*. Les villes de Port-Alfred et de Bagotville, avec environ 4 000 habitants chacune, sont les plus peuplées.

Les paroisses de Grande-Baie et de Bagotville regroupent quant à elles moins d'un millier d'habitants chacune. Au total, quelque 12 000 personnes vivent à la baie des Ha! Ha!¹⁷⁹ Avec les récents progrès de l'urbanisation, le déséquilibre entre les différentes parties du territoire ne cesse de s'accroître. Les villes, étouffées dans leurs limites géographiques trop restreintes, sont contraintes d'élargir leurs frontières au détriment des municipalités rurales.

Un premier redécoupage est opéré en 1948. Port-Alfred, la ville-usine née du développement de l'industrie des pâtes et papier, est atrophiée par ses limites. Nous nous rappellerons que son territoire avait été prélevé, à l'origine, à même celui du village de Grande-Baie. Curieusement, cette municipalité sera la première à faire les frais des fusions municipales. En 1953, le village de Grande-Baie est en effet entièrement absorbé par la ville de Port-Alfred. La fusion de 1953 permet à Port-Alfred d'augmenter sa population à près de 8 000 habitants; c'est 3 000 de plus que celle de sa voisine Bagotville.¹⁸⁰

Pendant une vingtaine d'années encore, les quatre entités municipales restantes vont demeurer. Mais il est de plus en plus question de regrouper les efforts pour assurer le développement de l'ensemble du territoire entourant la baie des Ha! Ha! Les rivalités locales sont cependant loin d'être oubliées et les résistances sont nombreuses. Les projets de fusion

sont souvent perçus comme des tentatives d'annexion, permettant aux plus forts de dévorer les plus faibles. Or, si Port-Alfred a l'importance démographique et économique pour elle, Bagotville, de son côté, plaide le droit d'ancienneté.

Pour les populations directement impliquées dans cette phase de restructuration territoriale, la question est importante. Au début des années 1960, les campagnes électorales qui se déroulent dans l'une ou l'autre des quatre municipalités du secteur, sont axées particulièrement sur les questions de fusions et d'annexions. L'idée fait graduellement son chemin. Au fil des années, le regroupement municipal total reçoit un assentiment populaire mitigé. Mais même si, pour une partie de citoyens, la question devient prioritaire, rare sont ceux cependant qui désirent prendre le flambeau et s'engager à le réaliser. De part et d'autre, on semble souhaiter la fusion tout en craignant l'annexion. En 1968, le rapport d'une étude réalisée par la *Jeune Chambre de la Baie des Ha! Ha!* recommande de procéder le plus tôt possible à la fusion de certains services municipaux entre les villes de Bagotville et de Port-Alfred; les services de police et de protection contre les incendies sont particulièrement visées par l'étude de la jeune Chambre.¹⁸¹

Les deux personnages qui dominent la scène politique de l'époque, les maires Hervé Tremblay et Laurier Simard de Bagotville et de Port-Alfred, affichent des positions équivoques. Pour le premier, la «fusion est une chose logique entre les villes de la Baie et si cette dernière ne s'est pas réalisée au cours de mon mandat, c'est parce que je voulais à tout prix que les deux villes intéressées partent sur un pied d'égalité.»¹⁸² Quant au maire Simard, il déclare refuser de «vendre Port-Alfred pour un plat de lentilles... Il voit la fusion de certains services, mais, pour le reste, il préfère attendre.»¹⁸³

La fusion se fera finalement sous l'impulsion d'une réglementation gouvernementale

adoptée en 1974 sous le nom de *Loi concernant certaines municipalités de l'Outaouais et du Haut-Saguenay* (1974, chap. 88). Le gouvernement provincial ne laissera aucun choix aux municipalités concernées. Les modalités de cette même réglementation s'appliqueront aussi à la fusion des autres municipalités, notamment à celles qui aboutiront à la création de la *Ville de Chicoutimi*, et de la *Ville de Jonquière*, dans le Haut-Saguenay, et à la *Ville de Métabetchouan*, au Lac-Saint-Jean.¹⁸⁴ Dans ce dossier à la fois complexe et délicat, le ministre des Affaires municipales manifeste ainsi sa volonté ferme d'en arriver à rationaliser l'administration publique de certains territoires qui, comme à la Baie, avaient été trop longtemps divisés malgré une évidente communauté d'intérêts.

Les lettres patentes sont émises le 10 décembre 1975 au nom de la nouvelle municipalité de *Ville de La Baie*, mais la fusion des quatre administrations aura force de loi seulement à partir du 1^{er} janvier 1976. Jusqu'à l'élection générale prévue pour le premier dimanche de novembre 1977, ce sont les maires des anciennes villes de Bagotville et de Port-Alfred qui occupent successivement le siège du premier magistrat. Les conseillers élus, quant à eux, siègent au conseil provisoire et les quatre maires composent un comité administratif chargé de la préparation des règlements et des budgets.¹⁸⁵

Grâce à la loi provinciale, c'est donc une nouvelle ville de 20 000 habitants qui vient de naître au Saguenay. Ce nouveau statut rend maintenant possible la conquête du titre de pôle régional de développement. Lors de l'élection du mois de novembre 1977, la première dans l'histoire de Ville de La Baie, c'est Laurier Simard qui sera choisi pour occuper le siège de premier magistrat.

Le fusionnement de 1976 donnera un élan à la ville. La croissance de la population baie-riveraine oblige les autorités diocésaines à créer



Avion militaire CF 101, à la base aérienne de Ville de La Baie.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

de nouvelles paroisses. Saint-Marc-de-Bagotville est détachée du territoire de Saint-Alphonse en 1953. Son premier curé est l'abbé Charles-Auguste Boily, et ce dernier occupera ce poste pendant vingt et un ans, jusqu'au mois de septembre 1974. À Port-Alfred, le curé de Saint-Alexis de Grande-Baie ouvre la desserte de *Notre-Dame-de-la-Baie* en 1960 et cette dernière devient paroisse sept ans plus tard: au moment de son érection canonique, en 1967, Lauréat Lemieux devient le premier curé de la nouvelle paroisse.¹⁸⁶

L'aéroport de Bagotville

Il faut revenir aux dernières années de la Deuxième Guerre mondiale pour assister à la première création de la base militaire aérienne de Bagotville. Suite à l'entente conclue par le gouvernement fédéral avec ses alliés qui désiraient favoriser l'entraînement de leurs pilotes en territoire canadien, le Centre d'entraînement aérien de Bagotville était ouvert au mois de juin 1942. Pendant un peu plus de deux ans, la base bourdonnera d'activités, les apprentis pilotes sillonnant presque sans arrêt

le ciel du Saguenay. S'ajoutent encore à cela, les missions de surveillance régulières du territoire et des importantes installations industrielles qu'on y retrouve. Toutes ces activités s'interrompent brusquement au mois d'octobre 1944 et la base est officiellement dissoute le 5 janvier 1945, quelques mois avant la fin des hostilités en Europe.¹⁸⁷

La base de Bagotville restera fermée pendant six ans. Une première annonce concernant sa réouverture sera faite par le Ministre de la Défense nationale au mois de juin 1948, mais ce n'est qu'en juillet 1951, à la faveur de la Guerre froide, qu'elle sera remise en service.¹⁸⁸ Les escadrilles 413, 414, 432 et 440 y sont équipées d'appareils Sabres, Canucks et Vampires destinés à remplir des missions d'interception dans tout le nord-est du pays. En 1962, la fameuse escadrille francophone 425 *Alouette* est de nouveau affectée à la base de Bagotville, là où elle avait fait ses premières armes pendant la Deuxième Guerre mondiale. Son retour coïncide avec l'arrivée des célèbres CF-101 *Voodoo*. La base se trouve alors chargée de la protection du 22^e NORAD (North American Air Defense).¹⁸⁹

Les *Voodoo* et les CF-101 survoleront le Saguenay jusqu'à l'arrivée des premiers CF-18 *Homets*, au mois de décembre 1984. L'escadrille 425 *Alouette* est toujours affectée à la base de Bagotville en compagnie de la 433 *Porc-Épic* et d'une unité de sauvetage d'urgence par hélicoptère. Deux pistes, l'une de 1 800, l'autre de 3 000 mètres, permettent l'atterrissage des plus gros avions.

Le personnel de la base se compose d'environ 1 500 militaires et 300 civils et tous ces travailleurs représentent une masse salariale de plus de 30 millions de dollars annuellement. Quant à la demande pour les biens et services, elle dépasse considérablement la masse salariale. Ce dernier apport à l'économie régionale est toutefois difficile à évaluer avec précision.¹⁹⁰

L'aéroport civil se développera parallèlement aux installations militaires et deviendra, en peu de temps, la pierre angulaire du réseau de transport aérien régional. La compagnie *Canadian Pacific Airlines* sera la première à établir, en 1945, une liaison commerciale régulière avec les grandes villes du Québec. La compagnie utilise à ce moment des appareils bimoteurs de type «*Lockheed Electra*» et ceux-ci effectuent des vols quotidiens en direction de Québec et de Montréal. Les tarifs ne sont

cependant pas à la portée de toutes les bourses: l'aller-retour pour Montréal s'élève à 41,40\$, soit le triple du prix du voyage par chemin de fer. Les compagnies *Air Canada* et *Québecair*, cette dernière avec le fameux *Fairchild 27*, prendront la relève à partir de 1958.¹⁹¹

Jusqu'à la construction de l'aérogare actuelle, en 1967-1968, les compagnies commerciales d'aviation occupaient un ancien bâtiment militaire situé près de la piste princi-



Ville de La Baie et les installations portuaires de la compagnie Alcan.

Photo: SHS.

pale. Aujourd'hui, l'aéroport de Bagotville est capital pour la région alors qu'il enregistre plus de 3 500 vols commerciaux par année. Bon an mal an, environ 50 000 passagers y transitent. Sur le plan provincial il constitue une base importante car il sert de plaque tournante entre les villes de Montréal et Québec, la Côte-Nord, le Bas-du-Fleuve, l'Abitibi et la Baie James.¹⁹²

Confirmation de la vocation industrielle: le papier et l'aluminium

En 1945, la papeterie de Port-Alfred constitue toujours, et de loin, le plus important soutien au développement économique de la Baie. Des travaux entrepris cette année-là permettent d'augmenter substantiellement la

Le Conseil de la Grande-Baie refuse d'appuyer le livre de Damase Potvin

À la suite d'une importante déclaration de Son Honneur le maire Adrien Simard, en marge de la publication du volume de M. Damase Potvin sur l'histoire de la Baie des Ha! Ha!, les conseillers de la municipalité de la paroisse de Grande-Baie ont adopté à l'unanimité, lundi soir, une résolution de protestation à l'endroit de ce livre. Les membres du conseil ont également refusé d'accorder un octroi à la Chambre de Commerce de la Baie des Ha! Ha! en vue de venir en aide à cet organisme, qui est l'éditeur de ce volume.

Nous reproduisons textuellement la déclaration du maire Adrien Simard.

«Depuis notre dernière assemblée, un événement s'est passé qui nous touche trop pour qu'il nous soit permis de l'ignorer. Je veux parler de la parution du livre intitulé «La Baie des Hahas» dont vous connaissez l'auteur, M. Damase Potvin.

Je ne veux point mettre en doute la probité ni la science de cet historien de chez-nous. Mais le moins que l'on puisse dire, c'est que l'auteur aurait du coiffer son livre d'un autre titre. Car ce n'est pas l'histoire de la Baie des Ha! Ha!, mais bien celle de Bagotville qu'il contient. Celle de Grande-Baie qui est tout de même partie intégrale de la Baie des Ha! Ha!, et qui est par surcroit la paroisse-mère du Saguenay y est pratiquement et comme systématiquement ignorée.

(...) En tout cas, le fait d'ignorer systématiquement une localité qui est le berceau même des paroisses du Saguenay, est de nature à blesser profondément la fierté des citoyens de Grande-Baie et constitue une sorte d'injustice à l'égard de leurs ancêtres. C'est pourquoi je vous invite à protester publiquement».

Voici le texte de la résolution qui a été adoptée par le conseil à la suite de cette déclaration du maire de Grande-Baie.

Attendu que «L'Histoire de la Baie des Hahas» ne raconte que les faits de quelques favoris de Bagotville (...)

Attendu que l'inspiration du volume semble venir surtout d'un approuvé intégralement la déclaration d'un organisme particulier et partial;

Il est proposé (...) que ce conseil (...) proteste contre le titre du volume de M. Damase Potvin, et qu'il ne peut accorder aucune subvention pour aide à la publication de ce volume.».

Référence: Journal *La Voix de la Baie*, 10-05-1957.

puissance et la vitesse des machines. D'une capacité annuelle d'environ cent mille tonnes qu'elle était en 1935, la production passe à 230 000 tonnes en 1954.¹⁹³ Une usine de pâte sulfite à haut rendement est ajoutée en 1959, augmentant encore la capacité des installations.

L'usine de Port-Alfred exporte 98% de sa production vers les États-Unis, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Turquie et divers autres pays à travers le monde. Ses principaux clients sont les grands journaux américains, tels que le *Miami Herald*, le *Dallas Time*, le *Chicago Sun* et le *Detroit News*. En plus du papier-journal, les cartons d'emballage, les sacs en plastique et les plastiques semi-rigides figurent parmi l'éventail de ses produits.¹⁹⁴

En 1967, la compagnie *Consolidated Paper Corp.*, propriétaire de l'usine, procède à une fusion avec les *Papeteries Bathurst Ltée*, constituant ainsi une nouvelle compagnie qui devient le second plus grand producteur de papier québécois, se classant tout juste derrière la *Canadian International Paper Co.* La *Consolidated-Bathurst Ltd* devient par le fait même la sixième compagnie à opérer l'usine de pâte et de papier de Port-Alfred depuis sa fondation, il y a tout juste soixante ans.¹⁹⁵

Le compte de taxes de la compagnie représente encore 50% de l'ensemble du montant facturé par la ville de Port-Alfred en 1956. La proportion ira cependant en diminuant pour atteindre 23% en 1973, ce qui représente malgré tout une part essentielle du budget municipal.¹⁹⁶ Le nombre d'employés se maintient pour sa part au-dessus de 600. En 1973, tous les employés de la compagnie (601) sont des contribuables des villes de Port-Alfred (491) et de Bagotville (110).¹⁹⁷

La construction d'une usine d'aluminium par la compagnie *Alcan*, en 1977, représente cependant l'événement dominant sur le plan économique. L'*Usine Grande-Baie* a été réali-

sée en trois phases qui s'échelonnent sur une durée de cinq ans, entre 1977 et 1982. Ses trois séries de 108 cuves chacune possèdent une capacité totale de production de plus de 170 000 tonnes métriques d'aluminium. L'ensemble des travaux de construction a nécessité des déboursés de près d'un milliard de dollars de la part de la compagnie. La coulée du premier lingot d'aluminium est effectuée le 15 décembre 1980 et l'inauguration officielle des installations a lieu le 15 septembre 1981.¹⁹⁸

L'usine est construite sur un site de 2 400 acres qui domine la baie, à partir d'un plateau situé entre les rivières à Mars et Ha! Ha! Les installations n'occupent toutefois qu'une faible partie de cette superficie, soit 210 acres, la compagnie désirant minimiser les effets négatifs de ses activités sur les exploitations agricoles environnantes. Près de 20% de l'ensemble des coûts de construction ont d'ailleurs été consacrés aux efforts de protection de l'environnement. Le Ministère de l'environnement du Québec a voulu reconnaître ces efforts en décernant à l'usine un prix *Naturas* en 1982, soulignant ainsi «l'impact positif de la nouvelle technologie utilisée sur l'environnement.»¹⁹⁹

Un ralentissement dans le marché de l'aluminium a retardé la mise en production des salles 2 et 3 jusqu'en 1983. Avec la reprise économique, l'usine a pu augmenter sa production et hausser le chiffre de son personnel à plus de 650 employés.²⁰⁰ Fait intéressant, sur le plan des relations de travail, il n'existe pas de syndicat à l'intérieur de l'*Usine Grande-Baie*, mais la compagnie déploie des efforts particuliers pour offrir les meilleures conditions de travail possibles à ses employés.²⁰¹

L'implantation de l'aluminerie sur son territoire a permis à Ville de La Baie de consolider sa vocation industrielle, car jusqu'à cet avènement la vitalité économique dépendait presque exclusivement de l'industrie papetière. Autre conséquence non moins importante, la fabrication de l'aluminium lui assure du même

coup une plus grande stabilité pour l'avenir des activités portuaires, dont l'essentiel repose depuis longtemps sur l'exportation du métal et sur l'importation des matières premières nécessaires à sa fabrication.

Le développement des services

Malgré les efforts centralisateurs des villes voisines, le secteur de la baie des Ha! Ha! parvient à se doter de nombreux services et ces derniers confirment ainsi l'importance de son potentiel attractif sur les populations environnantes. Sauf pour le domaine des transports, où elle fait figure de véritable plaque tournante. Sur l'échiquier régional, La Baie n'est toutefois plus en mesure de dominer les autres villes du Haut-Saguenay. En contrepartie, elle s'affirme de plus en plus comme le centre de service et le pôle d'attraction majeurs pour le Bas-Saguenay.

À la fin des années 1950, on compte plus d'une centaine de commerces de détail dans les villes de Port-Alfred et de Bagotville. Sur le plan de la santé, la ville compte cinq bureaux de médecins et trois de dentistes, alors que du côté juridique la population bénéficie de deux bureaux d'avocats et de notaires. D'autres services, comme des bureaux de comptables,



L'hôpital de Ville de La Baie.
Photo: Russel Bouchard, 1987.

dés courtiers d'assurances, des banques et des services de crédits sont aussi disponibles dans l'une ou l'autre des deux villes. Les équipements de loisirs, tels que terrains de jeux, patinoires, etc., sont nombreux. À cette époque deux théâtres, le *Saguenay* et le *Château*, mettent à la disposition du public des environs un total de 1 300 sièges de cinéma et de spectacle. En tout, près du quart de la population active du secteur oeuvre dans le domaine des services.²⁰²

Le *Palais Municipal*, érigé en 1948, est reconstruit en 1952 à la suite d'un incendie qui l'avait complètement détruit. Le *Club de curling de Port-Alfred*, pour sa part, ouvre ses portes en 1960. En se portant acquéreur du *Club de chasse et de pêche du lac Ha! Ha!*, en 1967, la Consolidated-Bathurst offre à ses employés l'accès à un site et à des installations de plein air de premier ordre.²⁰³

Depuis 1946, les contacts entre les populations des différents secteurs de la Baie sont facilités par la mise en service du réseau de transport en commun de la *Compagnie d'autobus et de taxis Ltée*, dont le terminus est situé à Bagotville. La fondation du journal *La Voix de la Baie*, en 1948, favorise quant à elle la diffusion de l'information et des idées dans la population.²⁰⁴

Au total, sur le plan scolaire, dix écoles primaires et secondaires sont en opération en 1959. Ces maisons d'enseignement sont fréquentées par près de 3 500 élèves qui y reçoivent un enseignement dispensé par les professeurs parmi les plus qualifiés.²⁰⁵ La fabrique de Saint-Alexis-de-Grande-Baie cède l'ancienne maison de retraités du secteur à la ville, en 1966, pour que celle-ci y aménage le *Centre culturel Mgr Dufour*.²⁰⁶ Le *Musée Mgr Dufour* devait s'y développer jusqu'à la construction de la *Maison de la culture de Ville de La Baie*, qui abrite le nouveau *Musée du Fjord* depuis 1983.

Les récents développements économiques ont permis de raffermir encore davantage



Navires dans les eaux de Ville de La Baie.

Photo: SHS.

la position de Ville de La Baie en tant que centre de service pour le Bas-Saguenay. Après des années de frustration, la population du secteur pouvait notamment assister à l'ouverture d'un centre hospitalier à Bagotville au début de 1970. Le centre commercial *Les Galeries de La Baie*, construit au milieu des années 1970, connaît une prospérité renouvelée depuis son acquisition par l'homme d'affaires et animateur de télévision Pierre Marcotte, en 1984. Une trentaine de commerces y sont regroupés.²⁰⁷

Ville de La Baie compte aujourd'hui au-delà de 200 entreprises. En plus des grandes installations de l'Alcan et de la Consolidated-

Bathurst, le secteur manufacturier s'appuie sur une série de PME qui sont installées à l'intérieur du parc industriel et dans divers endroits de la ville.²⁰⁸ Les services gouvernementaux sont également présents: on relève notamment la présence d'un *Centre d'emploi*, d'un bureau du *Service des douanes*, d'une station de relevé météorologique d'*Environnement Canada* et d'un magasin de la *Société des alcools du Québec*.

Le développement des activités maritimes: le port de Grande-Anse

La fin des années 1940 correspond à une période d'activité intense pour le port de la Baie;

La fusion municipale

(...) du consentement et de l'avis de Notre Conseil exécutif exprimés dans un décret portant le numéro 5416-75, du 10 décembre 1975, Nous avons décrété et ordonné et, par les présentes, décrétons et ordonnons, sur la proposition du ministre des affaires municipales, que les présentes lettres patentes soient octroyées déterminant les modalités et conditions du regroupement des villes de Port-Alfred et Bagotville, de la paroisse de Bagotville et de la municipalité de Grande-Baie.

Ces modalités sont les suivantes:

1. Le nom de la nouvelle municipalité est «Ville de La Baie»;
2. Le territoire de la nouvelle ville est celui qu'a décrit officiellement le ministre des terres et forêts le 17 décembre 1974 et révisé le 7 décembre 1975; (...)

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait rendre Nos présentes lettres patentes et sur icelles apposer le grand sceau de Notre province de Québec; (...)

Avis de l'octroi des lettres patentes ci-dessus est donné conformément aux dispositions de l'article 16 de la Loi favorisant le regroupement des municipalités.

Les lettres patentes ci-dessus entrent en vigueur le 1^{er} janvier 1976.

Référence: *Gazette officielle du Québec*, 27-12-1975, 107^e année, no 52, pp. 9564-9567.

au niveau de la fréquentation, ce dernier occupe le troisième rang au pays. En effet, en 1947, seuls deux ports connaissent une fréquentation supérieure dans tout le Canada et nombreux sont ceux qui prédisent alors une première place au port régional dans un avenir rapproché. La compagnie *Saguenay Terminals* entreprend d'importants travaux d'amélioration à ses installations de Port-Alfred en 1948. Des investissements de l'ordre de 3 millions de dollars

sont notamment consacrés à la réfection des quais *Powell* et *Duncan*.²⁰⁹

La quantité de marchandises transitant par les installations portuaires de la *Saguenay Terminals* progresse rapidement. De 1,5 million de tonnes qu'il était à la fin de la guerre, le trafic grimpe jusqu'à près de 5 millions de tonnes en 1970.²¹⁰ Le havre de la Baie est ouvert toute l'année depuis la saison 1967-68. Les produits minéraux dominent toujours aussi largement l'ensemble des marchandises manutentionnées, avec 70% du total.²¹¹ Nul doute que l'implantation d'une aluminerie sur le territoire de Ville de La Baie au début des années 1980 contribuera à assurer un avenir encore plus prometteur au terminus minéralier de Port-Alfred.

Au Saguenay, le seul autre port capable d'accueillir les navires du calibre de ceux qui fréquentent la baie des Ha! Ha! est celui de Chicoutimi. Celui-ci est cependant loin d'offrir les mêmes avantages que son concurrent et le trafic y a beaucoup diminué depuis la fermeture des usines de pulpe à la fin des années 1920. La profondeur de la rivière diminue rapidement à partir du cap Saint-François et le gouvernement doit régulièrement procéder à de coûteux travaux de creusement pour maintenir un chenal praticable jusqu'aux abords de Chicoutimi.

Malgré l'entretien régulier de ses approches, le port de Chicoutimi demeure inaccessible aux navires ayant un tirant d'eau supérieur à 9 ou 10 mètres. Pour cette raison, les grands océaniques ne remontent que très rarement jusque-là et sa vocation a tendance à se spécialiser vers la réception des produits pétroliers.²¹² De plus, le développement qu'a connu le centre-ville de Chicoutimi depuis les années 1940 a fait en sorte que les installations portuaires s'insèrent de plus en plus difficilement dans le paysage environnant. Les plaintes se font de plus en plus nombreuses au cours



Le port de Grande-Anse.

Photo: Russel Bouchard, 1987.

des années 1970 contre la présence jugée dégradante des immenses réservoirs pétroliers et des montagnes de produits abrasifs qui se dressent en plein coeur de la ville.

C'est dans un tel contexte que l'idée d'un nouveau port pour le Saguenay est lancée. Le maire Rosaire Gauthier de Chicoutimi fut le premier, en 1957, à réclamer ouvertement le réaménagement du port de Chicoutimi. Il faudra toutefois attendre près d'une trentaine d'années pour voir le projet se réaliser. Entrepris à la fin de 1983, des travaux de l'ordre de 25 millions de dollars permettent au nouveau *Port de Grande-Anse* d'accueillir ses premiers navires à la fin de 1984. L'inauguration officielle a lieu au mois d'octobre 1986 et déjà, on peut apprécier la valeur des premiers résultats enregistrés. Ainsi, après la première année d'opération, au lieu des 50 000 escomptées, c'est 250 000 tonnes de marchandises qui ont transité par Grande-Anse.²¹³

Or ce nouveau port fédéral, même s'il remplace celui de Chicoutimi, est situé sur le territoire de Ville de La Baie, tout juste à quelques kilomètres du cap à l'Ouest. Un chemin d'accès est ouvert à partir du rang Saint-Martin. Certaines tensions ne manqueront d'ailleurs pas de se manifester entre les deux villes avant et après son ouverture. Considéré comme le résultat de la «*relocalisation du port de Chicoutimi*»,²¹⁴ le port est désigné indifféremment par les noms *Terminus maritime de Grande-Anse*, *Port Saguenay* ou même encore *Port de Chicoutimi*. Le fait que l'administration du nouveau port continue d'occuper les anciens bureaux de Chicoutimi jusqu'en 1987 ajoute au problème.

Quoiqu'il en soit, la présence d'installations portuaires modernes de Grande-Anse laisse présager d'intéressantes perspectives pour l'économie baïeriveraine et saguenéenne en général. Ainsi quelques 120 hectares de terrains

ont été réservés aux abords du terminus maritime en prévision de l'installation éventuelle d'entreprises pouvant être attirées par une telle facilité d'accès à ce moyen de transport.²¹⁵ Actuellement, la compagnie *Donohue* de Saint-Félicien représente le plus important client du port pour l'exportation de sa pâte à papier. La compagnie *Miron* y effectue également le transport du ciment en vrac et diverses autres marchandises transitent par ses entrepôts.²¹⁶

Du côté du trafic passager, les choses se développent de façon différente, même si la période s'amorce de façon très encourageante. Le quai de Bagotville accueille toujours les navires de la *Canada Seamship Lines*. Encore en 1961, cette compagnie effectue cinq voyages par semaine au Saguenay et entre 3 000 et 4 000 voyageurs passent par Bagotville. Peu de gens s'y arrêtent cependant, la plupart se contentant d'une courte visite pendant l'escale de quelques heures.²¹⁷ La belle époque des *bateaux blancs* prend malheureusement fin en 1966, au grand désappointement de ceux et celles qui s'intéressent au développement touristique de la région.

Le tourisme et l'avenir de Ville de La Bale

Il y a bien longtemps que le tourisme est pratiqué au Saguenay. En fait, l'entreprise de colonisation était à peine lancée que les premiers visiteurs se présentaient déjà dans les jeunes paroisses pour apprécier les paysages et le mode de vie de la nouvelle région. À partir de la fin du XIX^e siècle surtout, les croisières sur le Saguenay deviennent très populaires auprès des vacanciers de Québec, de Montréal et même d'Europe et des États-Unis. L'arrivée du grand navire à vapeur au quai de Bagotville est un événement qui tient à la fois de la fête et du familier.

Pendant plus d'un siècle, les grands *bateaux blancs* vont conduire des touristes sur le quai de Bagotville, mais les séjours se font

de plus en plus courts. Le Saguenay se trouve de moins en moins avantage par rapport au Lac-Saint-Jean lorsqu'arrive le temps d'attirer et de retenir un tant soit peu les visiteurs étrangers. Pierre-Yves Pépin écrit en 1968 que l'activité «touristique est un phénomène tout récent dans la Région. Il y a dix ans à peine, c'est encore un paysage brut, la forêt giboyeuse et les cours d'eau et lacs poissonneux que l'on offrait aux vacanciers de Québec, Montréal et de l'est américain.»²¹⁸

Le manque d'infrastructure est en grande partie responsable de la stagnation et même du déclin de l'activité touristique au Saguenay depuis le début du siècle. La faiblesse du réseau de transport peut également être invoquée pour expliquer ce phénomène. N'oublions pas que jusqu'à l'ouverture du boulevard Talbot, à la fin des années 1940, le chemin Saint-Urbain est le seul lien routier entre Québec et le Saguenay. Le potentiel touristique du Bas-Saguenay, avec ses beautés naturelles reste toujours aussi fort, mais ces possibilités sont à peu près inexploitées avant la fin des années 1970.

De nombreuses tentatives ont été faites dans le but de faire revivre les croisières sur le Saguenay depuis la fin des années 1960. Ces efforts nous ont valu quelques visites de grands paquebots, comme le navire de ligne soviétique *Alexandre Pushkine*, mais aucun service régulier avec les grands centres n'a pu être rétabli. Plusieurs croisières continuent d'inscrire le fjord du Saguenay à leur itinéraire, mais le manque de structure d'accueil empêche ces rapides incursions de se transformer en véritables séjours.

Il y a longtemps en fait que l'on réclame l'aide des gouvernements pour développer le potentiel inexploité du fjord du Saguenay. Après bien des difficultés, la ténacité des forces du milieu aura finalement permis d'obtenir l'accord des gouvernements fédéral et provincial pour la création du *Parc du Saguenay*, en 1982. Le *Parc du Saguenay* est un parc de conser-

vation dont les activités sont axées sur le plein air et l'interprétation de la nature. En plus du territoire faisant directement partie du parc, une zone de développement périphérique a été délimitée qui englobe l'ensemble des municipalités réparties de part et d'autre du Saguenay, entre son embouchure et la baie des Ha! Ha!²¹⁹ Depuis son ouverture en 1983, le Parc du Saguenay a suscité la mise en branle de nombreuses initiatives dans les domaines de l'accueil des visiteurs, de l'hébergement et de la pratique des activités de plein air.

Ville de La Baie représente le centre de service majeur de la zone périphérique du parc. Les bureaux de l'*Office du tourisme de Ville de La Baie et du Bas-Saguenay* et de la *Société touristique du fjord y* sont localisés. La ville possède en plus ses propres installations, comme le *Centre Plein-air Bec Scie* et le *Centre*

de ski Mont-Bélu, qui lui assurent une capacité d'attraction appréciable sur les visiteurs. Les activités nautiques sont naturellement très bien représentées à la Baie et elles devraient se développer encore davantage au cours des années à venir.

Enfin, en cette année du 150^e anniversaire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, la baie des Ha! Ha! se retrouve au coeur des célébrations commémorant l'arrivée des premières familles de colons blancs dans la région. Ville de La Baie est le centre de l'organisation de ces fêtes qui se dérouleront dans l'ensemble des municipalités du Saguenay et du Lac-Saint-Jean. Ville de La Baie, doyenne des communautés régionales, affirme ainsi sa détermination de contribuer au cours des années à venir à la réalisation des promesses des 150 années qui viennent de s'écouler.

Lectures complémentaires suggérées

- Achard, Eugène, *Le Royaume du Saguenay*, Librairie Générale Canadienne, Montréal, 1942.
- Carrière, Gaston, *Planteurs d'Églises*, Rayonnement, Montréal, 1962.
- Gauthier, Gilles, Fournier, et Girard, *Laterrière au Saguenay, (Grand Brûlé)*, Progrès du Saguenay, Chicoutimi, 1983.
- Martel, L.-A., *Notes sur le Saguenay*, Séminaire de Chicoutimi, 1968.
- Potvin, Damase, *La Baie des Ha! Ha!*, Chambre de Commerce de la Baie des Hahas, 1957.
- Tremblay, Alfred, *Recueil de poésies de Derfla*, Alfred Carrier éditeur, Montréal, 1932.

RÉFÉRENCES CITÉES

1. Louis-Antoine Martel, *Notes sur le Saguenay*, Chicoutimi, Centre d'études et de recherches historiques du Saguenay, 1968, p. 1.
2. James McDouall, «Témoignage devant le Comité de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada», *Journal de la Chambre d'Assemblée*, 1823-1824, vol. 33, App. R. dans *Incursion documentaire dans le Domaine du Roi, 1780-1830*, Chicoutimi, Centre d'études et de recherches historiques du Saguenay, 1968, p. 30.
3. *Voyages de Champlain*, vol. I, p. 155, dans François Pilote, *Le Saguenay en 1851*, Québec Imprimerie d'Augustin Côté, 1852, p. 12.
4. Joanne Laberge et coll., *Itinéraire toponymique du Saguenay—Lac-Saint-Jean*, Commission de toponymie du Québec, Études et recherches toponymiques, 5, 1983, p. 42. La carte en question porte le titre de «Amérique septentrionale».
5. François Verreault, *Témoignage devant...*, op. cit., p. 45.
6. Victor Tremblay, *La question de la «Baie des Hahas»*, Chicoutimi, s.e., 1947, p. 6.
7. *Ibid.*, 15 p.
8. François Pilote, op. cit.
9. Arthur Buies, *Le Saguenay et le bassin du Lac Saint-Jean*, Québec, Léger Brousseau, 1896.
10. Edward Harrison, *King's Posts from 20th of Sept. 1762 to 9th Sept. 1786*, dans Victor Tremblay, op. cit., p. 6.
11. François Verreault, op. cit., p. 45.
12. F.H. Baddeley et W. Nixon, «Rapport des Commissaires pour explorer le Saguenay», *Journal de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada*, 1829-1830, dans *Exploration du Saguenay, 1828*, Chicoutimi, Centre d'études et de recherches historiques du Saguenay, 1968, pp. 14-167.
13. Joseph Hamel, *Rapport des...*, op. cit., pp. 170-219.
14. Joseph Bouchette, *Rapport des...*, op. cit., p. 363.
15. Joseph Hamel, op. cit., p. 207.
16. Raoul Blanchard, *L'Est du Canada français, Province de Québec*, tome 2, Montréal, Librairie Beauchemin, 1935, p. 8.
17. Victor Tremblay, op. cit., p. 7.
18. Notamment, *Le Saguenay pittoresque et Le Saguenay historique*, publiés en 1941 et 1942 chez Fides, *Le Royaume du Saguenay* (1942) d'Eugène Achard et surtout, *L'histoire du Saguenay, depuis les origines jusqu'à 1870*, publiée par la Société historique du Saguenay en 1938.
19. Raoul Blanchard, op. cit.
20. Joanne Laberge et coll., op. cit., p. 42.
21. Arthur Buies, op. cit.
22. Joanne Laberge et coll., op. cit., pp. 41-42.
23. James McDouall et Pascal Taché, «Témoignages devant...», op. cit., pp. 29-33 et 67-72.
24. François Verreault, op. cit., p. 45.
25. Pierre McNicoll, «Témoignage devant...», op. cit., p. 15.
26. James McKenzie, «Témoignage devant...», op. cit., p. 22.
27. François Verreault et Pascal Taché, op. cit.
28. James McDouall, op. cit., p. 30.
29. *Statuts de la province du Bas-Canada*, 6, George IV, 1826, chap. 34.
30. J.B. Proulx, *Rapport des Commissaires...*, op. cit., p. 383.
31. *Ibid.*, p. 387.
32. Joseph Bouchette, op. cit., p. 363.
33. Pierre-Yves Pépin, *Le Royaume du Saguenay en 1968*, Ottawa, Ministère de l'Expansion économique régionale, 1969, pp. 31-34.
34. Andrew Stuart et David Stuart, «Rapport des Commissaires pour compléter l'exploration de certaines parties de cette province», *Journal de la Chambre d'Assemblée du Bas-Canada*, 22 mars 1830, dans *Pressions pour ouvrir le Saguenay*, Chicoutimi, Centre d'études et de recherches historiques du Saguenay, 1968, p. 5.
35. Nicholas Andrews, «Journal d'une expédition d'exploration entre le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay, jusqu'à la Baie des Ha-Ha», appendice au Rapport pour compléter... op. cit., p. 7.
36. W. H. Davies, «Journal d'une Exploration pour constater la possibilité d'ouvrir un Chemin entre le Saguenay et le Fleuve Saint-Laurent», mars 1835, dans *Pressions pour...*, op. cit., pp. 59-95.
37. Alexis Tremblay et W. H. Davies ont rencontré à Québec messieurs McKenzie et Connolly, agents de la Compagnie, à ce sujet. Alexis Tremblay, «Témoignage devant le Comité permanent sur les Terres et Droits seigneuriaux», 4 novembre 1835, dans *Pressions pour...* op. cit., pp. 108-109.
38. Thomas Simard, «Témoignage devant le Comité permanent...», op. cit., pp. 113-116.
39. Louise Dechêne, «Les entreprises de William Price, 1810-1850», *Saguenayensia*, vol. 12, nos 3 et 4, pp. 58-64 et 82-85.
40. W. H. Davies, «Journal d'une exploration... op. cit., p. 80.
41. Louis-Antoine Martel, op. cit., p. 3.
42. Sans signature, «Biographie de Thomas Simard» dans *Saguenayensia*, vol. 20, no 1, pp. 4-6.
43. Louis-Eugène Otis, *Saint-Alexis de Grande-Baie*, Chicoutimi, Société historique du Saguenay, 1938, p. 11.
44. Louis-Eugène Otis, op. cit., pp. 11-12 et Louis-Antoine Martel, op. cit., pp. 8-9.
45. J.B. Proulx, op. cit., p. 383.
46. Rapport de 1828, op. cit., p. 433.
47. Louis Sivrac, *Témoignage devant...*, op. cit., p. 36.
48. Louis-Antoine Martel, op. cit., p. 18.
49. Louise Dechêne, op. cit., p. 14.
50. Louis-Antoine Martel, op. cit., p. 26.
51. Louis-Eugène Otis, op. cit., p. 18.
52. Pour toute cette partie, voir Louise Dechêne, op. cit.
53. Louis-Antoine Martel, op. cit., p. 10.
54. *Ibid.*, p. 14.
55. Louis-Eugène Otis, op. cit., p. 14.
56. Louis-Antoine Martel, op. cit., p. 15.
57. *Ibid.*, p. 27.
58. Louise Dechêne, op. cit.
59. Louis-Eugène Otis, op. cit., p. 18.
60. Russel Bouchard et Normand Perron, *Chicoutimi: la formation de la métropole régionale*, Chicoutimi, Société historique du Saguenay, Cahiers de Saguenayensia, Histoire des municipalités, no 4, pp. 16-21.
61. Louis-Antoine Martel, op. cit., p. 35.
62. *Ibid.* p. 36-37.
63. Russel Bouchard et Normand Perron, op. cit., pp. 16-19.

64. Thomas Simard, *op. cit.*, p. 114.
65. Pour toute cette section, voir Pépin, *Le Royaume du Saguenay en 1968. op. cit.*, pp. 47-51.
66. Gérard Bouchard et Michel Bergeron, «L'arpenteur J.B. Duberger et les premiers recensements de la population saguenéenne au XIX^e siècle», *Archives*, vol. 8, no 3 (déc. 1976), pp. 11-20.
67. Voir note précédente et Pierre Biays, *Les marges de l'oekoumène dans l'Est du Canada. Partie orientale du Bouclier canadien et Ile de Terre-Neuve*, Québec, Presses de l'Université Laval, 1964, p. 217.
68. Louis-Antoine Martel, *op. cit.*, p. 39.
69. Archives de l'Évêché de Chicoutimi, Premier registre de la paroisse Saint-Alexis de Grande-Baie, p. 1.
70. *Ibid.*, p. 38.
71. *Ibid.*, p. 45.
72. L.-A. Martel, *op. cit.*, p. 63.
73. Louis-Eugène Otis, *op. cit.*, p. 30.
74. Pierre-Yves Pépin, *op. cit.*, p. 48.
75. *Recensement du Canada*, 1851.
76. R. Bouchard et N. Perron, *op. cit.*, p. 22.
77. F. Pilote, *op. cit.*, p. 79.
78. L.-E. Otis, *op. cit.*, pp. 30-31.
79. L.-A. Martel, *op. cit.*, p. 30.
80. *Ibid.*, p. 40.
81. *Ibid.*, pp. 44-45.
82. *Ibid.*, pp. 46-47.
83. Victor Tremblay, *L'histoire du Saguenay...*, pp. 270-271.
84. L.-A. Martel, *op. cit.*, p. 33.
85. André Côté, *Sources d'histoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean*, tome 1, Archives nationales du Québec, 1978, p. 97.
86. Archives de l'Évêché de Chicoutimi, «Décret érigeant la paroisse de St-Alexis de Bagot, 21 mai 1861», série XVII, paroisse 9.
87. L.-A. Martel, *op. cit.*, pp. 67-69.
88. P.-Y. Pépin, *op. cit.*, p. 48.
89. L.-E. Otis, *op. cit.*, pp. 33-34.
90. *Gazette officielle du Québec*, 1876, 1901, 1910.
91. R. Bouchard et N. Perron, *Chicoutimi...*, *op. cit.*, p. 23.
92. P.-Y. Pépin, *op. cit.*, pp. 38, 43, 56.
93. «L'enseignement primaire au Saguenay depuis sa fondation», *Le Colon*, 23-06-1938.
94. L.-A. Martel, *op. cit.*, p. 81.
95. *Ibid.*, pp. 75-76.
96. *Ibid.*, p. 102.
97. Rapports de l'inspecteur d'école pour le district de Chicoutimi, 1901-1902, 1903-1904, 1909-1910. *Documents de la Session du Québec*.
98. Mme T. Dufour, *Notes historiques sur Bagotville*, texte dactylographié, circa 1934, p. 97.
99. *Ibid.*, pp. 95-100.
100. P.-Y. Pépin, *op. cit.*, p. 79.
101. T. Dufour, *op. cit.*, p. 87.
102. *Ibid.*, p. 73.
103. *Ibid.*, p. 77.
104. Le Groupe Leblond, Tremblay et Bouchard, *L'écocœur de la Battle Island à Ville de La Baie*, Rapport déposé à la direction régionale du Saguenay—Lac-Saint-Jean du ministère des Affaires culturelles en février 1987.
105. Gaston Gagnon, *La Pulperie de Chicoutimi; histoire et aménagement d'un site industriel*, travail présenté à la ville de Chicoutimi et au ministère des Affaires culturelles en octobre 1985, p. 36.
106. Manuscrit du *Recensement fédéral de 1861*.
107. Manuscrit du *Recensement fédéral de 1871*.
108. P.-Y. Pépin, *op. cit.*, p. 58 et Entrevue avec Johnny Gagnon, ANQC, Dos. 29, p. 9.
109. *Ibid.*, p. 38.
110. Voir les *Recensements fédéraux. partie agricole*.
111. T. Dufour, *op. cit.*, p. 73.
112. *Ibid.*, p. 77.
113. *Le Progrès du Saguenay*, 25-04-1895.
114. P.-Y. Pépin, *op. cit.*, p. 45.
115. Données du *Recensement nominatif de 1871*.
116. L.-A. Martel, *op. cit.*, p. 73.
117. *Le Progrès du Saguenay*, 04-01-1900, p. 1.
118. T. Dufour, *op. cit.*, p. 80.
119. *Ibid.*, p. 81.
120. Edgar Rochette (député de Charlevoix-Saguenay), *Notes historiques sur les chemins du Saguenay et itinéraire descriptif du chemin Baie-St-Paul - Saint-Urbain - la Galette - Grande-Baie*, texte dactylographié, s.d., s.l., s.e., p. 3.
121. P.-Y. Pépin *op. cit.*, p. 47 et Edgar Rochette, *op. cit.*
122. Edgar Rochette, *op. cit.*, p. 8.
123. L.-A. Martel, *op. cit.*, p. 88.
124. P.-Y. Pépin, *op. cit.*, p. 47.
125. T. Dufour, *op. cit.*, pp. 70, 76 et 87.
126. T. Dufour, *op. cit.* pp. 68 et 87 et Jacquelin Harvey, *La navigation sur le Saguenay*, Mémoire de maîtrise déposé à l'Université Laval en 1963, p. 130.
127. L.-A. Martel, *op. cit.*, pp. 80-81.
128. T. Dufour, *op. cit.*, p. 71.
129. Jacquelin Harvey, *op. cit.*, p. 130.
130. L.-A. Martel, *op. cit.*, pp. 44-53.
131. T. Dufour, *op. cit.*
132. *Ibid.*, p. 65.
133. *Le Canadien*, 20-05-1864, p. 2.
134. Données du *Recensement nominatif de 1871*.
135. *Enregistrement des propriétés*, registre A5 (1869), p. 207, acte no 640.
136. L.-A. Martel, *op. cit.*, pp. 96-97.
137. T. Dufour, *op. cit.*, p. 85.
138. Port-Alfred doit son nom à l'industriel Julien-Édouard-Alfred Dubuc, directeur-gérant de la Compagnie de pulpe de Chicoutimi et promoteur du projet.
139. *Port-Alfred, 1917-1967. 50^e anniversaire de la ville*. Chicoutimi, Imprimerie du Progrès, 1967, p. 11.
140. *Gazette officielle du Québec*, 1920 et 1921.
141. *Port-Alfred...*, *op. cit.*, p. 11.
142. Voir le tableau «Évolution de la population», construit à partir des données contenues dans les *Recensements fédéraux*.
143. Voir les ouvrages de P.-Y. Pépin et N. Séguin.
144. G. Gagnon, *op. cit.*, p. 40.
145. Pour les prochaines lignes, voir G. Gagnon, *op. cit.*
146. G. L., *Histoire de l'usine de Port-Alfred*, Document publié par la Consolidated Paper Limitée en 1967, p. 3.
147. *Ibid.* pp. 2-5.
148. Pour toute cette partie, voir, G. Gagnon, C.M. Johnston et P.-Y. Pépin, *op. cit.*
149. G.L., *op. cit.*, p. 6.
150. *Ibid.*, pp. 6-8.

151. G.L. *op. cit.*, p. 9.
152. *Ibid.*, pp. 8-11.
153. Alain Duchesne, Port-Alfred, ville de compagnie, U.Q.A.C., mémoire de baccalauréat (géographie), 1974, p. 50.
154. J. Harvey, *op. cit.*, p. 83.
155. T. Dufour, *op. cit.*, p. 89.
156. *Ibid.*, pp. 70-120 et *Port-Alfred, 1917-1967...*, pp. 12-14.
157. Gouvernement du Québec, Ministère de l'Industrie et du Commerce, Bureau des Statistiques de Québec, *Caisses Populaires (1956)*, Québec, 1957, pp. 10-13.
158. Marius Déglise, *La Consolidated-Bathurst Limited à Port-Alfred*, Université Laval, mémoire de maîtrise (géographie), 1971, p. 47.
159. *Port-Alfred, 1917-1967...*, p. 21.
160. *Ibid.*, p. 29 et M.T. Dufour, *op. cit.*, p. 90.
161. T. Dufour, *op. cit.*, p. 91.
162. *Port-Alfred, 1917-1967...*, pp. 20-21.
163. *Le Phare*, 8 juin 1960, p. 5.
164. T. Dufour, *op. cit.*, p. 92.
165. J. Harvey, *op. cit.*, pp. 83 et suivantes.
166. C.M. Johnston, *op. cit.*, p. 136.
167. Archives nationales du Québec à Chicoutimi, *Fonds Mgr Victor Tremblay*, dossier 125, pièce 21: F.A. Dagg, *Saguenay Terminals Limited. Histoire et données statistiques, 1904-1967*, Document dactylographié, Arvida, 1^{er} mai 1969, pp. 7-8.
168. *Ibid.*, p. 4.
169. *Le Progrès du Saguenay*, 7 juillet 1938, p. 7.
170. Damase Potvin, *Le Tour du Saguenay: Historique, légendaire et descriptif*, Québec, 1920, pp. 90-91.
171. *Le Lingot*, 9 juin 1960.
172. J. Harvey, *op. cit.*, pp. 80-95.
173. Russel Bouchard, *Histoire de Chicoutimi-Nord, Chicoutimi*, 1986, vol. 2, pp. 119-143.
174. P.Y. Pépin, *op. cit.*, p. 112.
175. *Ibid.*, pp. 89, 113.
176. Archives nationales du Québec à Chicoutimi, *Fonds Mgr Victor Tremblay*, dossier 1870, pièce 6: «*Bienvenue, Base des Forces canadiennes, Bagotville*», p. 3.
177. R. Blanchard, *op. cit.*, pp. 138-139.
178. *Rapport du Ministre de la Colonisation, de la Chasse et des Pêcheries, 1931*, Documents de la Session du Québec, 1931-32, pp. 80-83.
179. *Recensements du Canada de 1941 et 1951*.
180. *Recensement du Canada*, 1956.
181. *Progrès-Dimanche*, 14-04-1968, p. 5.
182. *Progrès-Dimanche*, 30-09-1973, p. 28. Entrevue réalisée par Martin Tremblay.
183. *Progrès-Dimanche*, 30-05-1971, p. 19. Entrevue réalisée par Réjean Tremblay.
184. Pour une bonne synthèse de la fusion municipale de Chicoutimi, se rapporter à l'*Histoire de Chicoutimi-Nord*, vol. 2, Chicoutimi, 1986, pp. 185-210.
185. *Gazette officielle du Québec*, 107^e année, 29-11-1975, no 52, pp. 9565-9567.
186. André Simard, *Les évêques et les prêtres séculiers au diocèse de Chicoutimi, 1878-1968*, Chicoutimi, Chancellerie de l'Évêché de Chicoutimi, 1969, 809 p. et *Suppléments, 1968-1978*, 629 p.
187. Karl Gagnon, «*L'aéroport de Bagotville*», Le Fond de Tiroir, recueil de travaux publié par les étudiants du module d'histoire de l'UQAC, vol. 1, no 3 (avril 1983) pp. 1-14.
188. *Bienvenue, Base des Forces canadiennes de Bagotville*, document promotionnel, circa 1967, pp. 3-4.
189. K. Gagnon, *op. cit.*, p. 3.
190. *Bagotville sur le majestueux Saguenay*, document promotionnel de la ville de Bagotville, s.d., 15 p.
191. P.-Y. Pépin, *op. cit.*, p. 113.
192. K. Gagnon, *op. cit.*, p. 6.
193. M. Delisle, *op. cit.*, p. 44.
194. *Ibid.*, pp. 41-53.
195. *Ibid.*, p. 41.
196. A. Duchesne, *op. cit.*, p. 50.
197. *Ibid.*, p. 46.
198. *Grande-Baie*, document promotionnel produit par la Société d'électrolyse et de chimie Alcan, en 1980, 24 p. et *Rapports aux employés de 1980, 1981, 1982, 1983*.
199. *Rapport aux employés*, 1982, p. 23.
200. *Grande-Baie*, *op. cit.*, p. 20.
201. *Rapport aux employés*, 1983, p. 15.
202. Les chiffres qui précèdent proviennent de l'*Economic and Industrial Inventory* de Port-Alfred et de Bagotville, deux publications réalisées en 1959 par le *Department of Trade and Commerce of the Province of Quebec*.
203. A. Duchesne, *op. cit.*, pp. 40-41.
204. T. Dufour, *op. cit.*, pp. 93-94.
205. Voir note 27.
206. *Progrès-Dimanche*, 28-08-1966, p. 22.
207. *Progrès-Dimanche*, 28-07-1985, p. 7.
208. *Progrès-Dimanche*, 23-10-1983, *Cahier économique régional*, p. 58.
209. *La Voix de la Baie*, 15-07-1948, p. 1.
210. F.A. Dagg, *op. cit.*, p. 7.
211. J. Harvey, *op. cit.*, p. 90.
212. *Ibid.*, pp. 139-143.
213. André Gagné, «*Le Port Saguenay de Ville de La Baie*», *Industrie et commerce*, vol. 1, no 3 (déc. 1986), pp. 15-16.
214. Voir Tremblay, Rinfret, Tremblay, ingénieurs et Langlais, Lavoie, Huot Inc., experts-conseil, *Plan d'ensemble de relocalisation du Port de Chicoutimi à Grande-Anse. Rapport final*, Port de Chicoutimi, Conseil des ports nationaux, 1982.
215. A. Gagné, *op. cit.*, p. 16.
216. *Ibid.*, p. 15.
217. J. Harvey, *op. cit.*, p. 134.
218. P.Y. Pépin, *op. cit.*, p. 354.
219. *Le Parc du Saguenay, la nature devenue fjord*, ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, 1983, 37 p.