

HISTORIQUE DE LA VILLE DE PORT-CARTIER

**SUZANNE TRUDEL
ROCH LEGAULT**

Méridien
HISTOIRE URBAINE

Préambule

Lorsque la Ville de Port-Cartier a décidé de faire son historique, c'était, bien sûr, afin de garder en mémoire les souvenirs du passé pour qu'ils ne se perdent pas dans la nuit des temps. Cependant, chacun sait qu'à l'agréable on peut joindre l'utile. C'est pourquoi deux objectifs ont été ajoutés.

Le premier, c'est qu'un écrit sur l'historique de Port-Cartier devait rendre hommage aux Anciens de notre ville, notamment à tous ceux qui ont vécu dans le village de Shelter Bay, puisqu'avant 1960, c'est ainsi que nous nous appelions; également, à tous ceux qui sont à l'origine de la ville de Port-Cartier et l'ont finalement amenée à ce qu'elle est devenue aujourd'hui.

Le deuxième objectif est que cet historique devait être un instrument de présentation de notre ville aux visiteurs et aux touristes.

Ces conditions réunies, il a alors fallu trouver la personne compétente qui pourrait diriger et structurer un texte pour répondre à ces objectifs: nous l'avons trouvée en la personne de monsieur Roch Legault, historien de l'Université de Montréal, et de son épouse Suzanne Trudel.

Monsieur Roch Legault et son épouse ont su mettre en place les pièces du puzzle qui bientôt, allait nous être présenté sous la forme d'un récit susceptible d'intéresser le citoyen de la place autant que l'étranger.

Il a également fallu préparer des rencontres avec de nombreux témoins des différentes périodes historiques de la ville. Nombreuses sont les personnes qui ont accepté de collaborer; beaucoup ont répondu une première fois, puis une seconde fois, et quelquefois même, une troisième. Nous avons effectué des dizaines d'enregistrements de leurs commentaires et témoignages. Il nous était impossible de tout prendre, le tri étant nécessaire.

Combien ont été enrichissantes et passionnantes ces rencontres qui nous ont fait percevoir, disons même toucher, la vie d'autrefois, avec ses difficultés, ses joies quotidiennes, la venue de l'électricité et l'édification des cabanes en bois rond, prémisses du village isolé qui deviendra Port-Cartier. Port-Cartier, à présent la troisième ville de la Côte-Nord, connaît un développement laissant présager un avenir florissant.

Nous désirons remercier toutes les personnes dont les noms suivent, aussi fidèlement qu'on a pu les recenser lors de nos rencontres. Certaines ont eu lieu à Port-Cartier, d'autres, à l'extérieur, et celles-ci, par des personnes différentes. Aussi, il se peut qu'il y ait de malencontreux oublis. Si tel était le cas, nous ferions corriger la prochaine édition, dans la mesure du possible.

Nous désirons également remercier, pour tous les services rendus, les compagnies privées mentionnées ci-après et qui ont permis la rédaction de cet ouvrage.

À la « Compagnie Minière Québec Cartier » et à la « Compagnie de Papier Québec et Ontario Ltée », nous devons la plupart des photos présentées ici, les autres provenant de dons de citoyens de notre ville que nous remercions également.

Anthony Detroio, maire

LISTE DES REMERCIEMENTS

Madame Lucette Simard Alain	Monsieur Fortunat Métivier
Monsieur Aristide Alain	Madame Albertine Vallée Métivier
Monsieur Rodolphe Boisclair	Monsieur Bernard Otis
Madame Rose-Armande Smith Boudreault	Monsieur Louis-Rosaire Paradis
Monsieur Joachim Boudreault	Madame Stella Chapados Rodger
Monsieur l'abbé Jean-Baptiste Bradette	Monsieur A.J. (Eddy) Ross
Monsieur Camille Chenel	Monsieur André St-Amant
Monsieur Sylvain Croft	Monsieur Victor St-Onge
Monsieur Bernard Dionne	Monsieur Louis-Ange Santerre
Madame Ethelma Porlier Doyle	Madame Aggy Kennedy Simard
Monsieur Jean-Yves Fournier	Monsieur Camille Simard
Monsieur Léandre Gaudreau	Monsieur et Madame Eugène Thériault
Madame Georgette Gauthier	Monsieur Albert Vallée
Monsieur Hector Gauthier	Monsieur Jean-Didier Larue
Madame Rita Chapados Gauthier	Les archives nationales du Québec (Sept-Îles)
Madame Marguerite Girard	La Compagnie Minière Québec Cartier
Madame Marie-Louise Richard Girard	La Compagnie de Papier Québec et Ontario Ltée
Monsieur Joseph Hamilton	Les Galeries d'art Bruchez
Monsieur Gervais Lechasseur	Les presbytères des églises Sacré-Cœur et St-Alexandre
Madame Élise Lelièvre	Le presbytère de Pentecôte
Madame Julienne Lévesque	La Ville de Port-Cartier
Monsieur Philippe Maloney	
Madame Rollande Smith Méthot	

Nous remercions sincèrement tous ceux qui ont prêté leur concours à la rédaction de cet historique, particulièrement Jean-Didier Larrue et Rose-Armande Smith Boudreault de nous avoir si aimablement assistés tout au long du travail et de nous avoir donné accès aux documents qu'ils ont patiemment colligés et conservés.

Les auteurs

Introduction



Bienvenue à Port-Cartier!

Photo ci-dessous et sur la page suivante : Shelter Bay dans les années 30

- 1 - Magasin général. 2 - Bureau de poste. 3 - «Magasin de fer». 4 - Résidence d'Élie Rochefort. 5 - École Sacré-Cœur
6 - Maison Sleiger. 7 - Cave à patates. 8 - «L'enfer». 9 - Parent Lodge.



En 1919 débutait sur la Côte-Nord du golfe du Saint-Laurent l'histoire de la communauté de Port-Cartier, autrefois Shelter Bay. Tous les Portcartois savent que leur histoire aurait pu s'arrêter car nombreux sont ceux qui ont dû quitter la ville suite aux bouleversements économiques qu'elle a connus. Comme Clarke City, Port-Cartier aurait pu disparaître lorsqu'à la fin des années cinquante, l'activité forestière fut remise en cause; son avenir fut encore assombri par la fermeture de l'usine principale en 1979 et par la crise du fer en 1980, crise qui entraîna la perte de la ville de Gagnon.

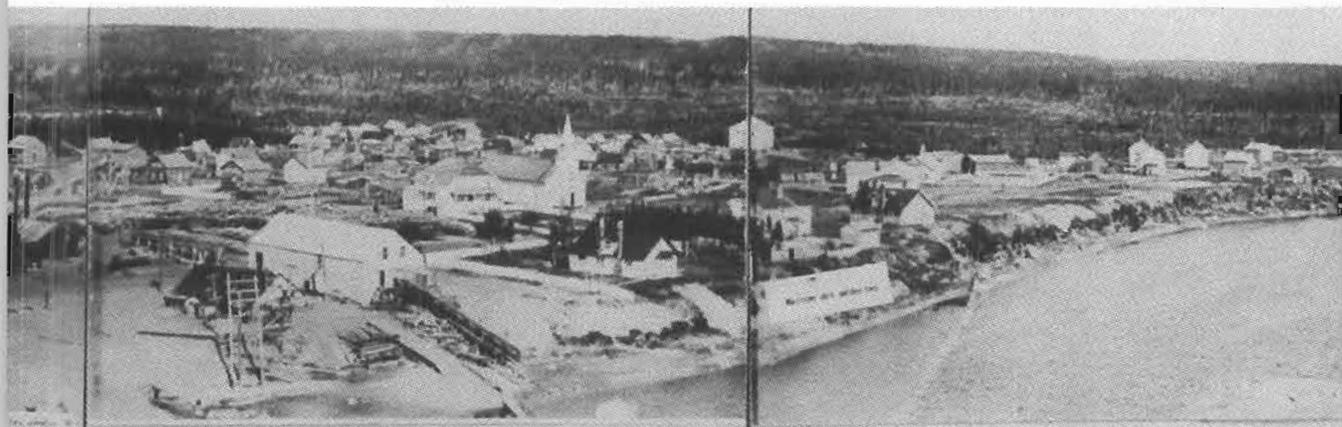
Si on en juge par la situation actuelle, les Portcartois ont relevé avec succès les défis qui se sont imposés à eux; ce ne fut pas sans péripéties et c'est ce que nous nous proposons de raconter à nos lecteurs.

La première partie de cet ouvrage se présente sous forme de récit historique, faisant

revivre les personnages marquants de l'histoire de Port-Cartier, ainsi que l'époque déterminante de l'installation des grandes entreprises chez-nous. Nous y verrons de quelle façon elles ont contribué à ériger l'infrastructure socio-économique de notre ville.

La seconde partie, divisée par thèmes, propose au lecteur une vision plus intimiste de Port-Cartier. Nous connaissons, à travers leur vie quotidienne, le regard que les Portcartois ont de leur ville: «une vision de l'intérieur».

Dans un article paru dans la célèbre revue américaine *Fortune*, l'auteur faisait l'analyse du désastre financier dans lequel s'était engagé l'«International Telephone and Telegraph» (I.T.T) à Port-Cartier. Une traduction presque intégrale fut publiée dans la revue québécoise *l'Actualité*. Elle omettait toutefois la façon dont l'auteur américain avait caractérisé les Nord-



Côtiers: «*implacably French Canadian — frontier variety* —¹». Le journaliste américain avait sans doute voulu signifier que les Portcartois étaient indépendants, fiers, aventuriers et qu'ils aimaient leur milieu naturel. Il avait tenté de caractériser l'esprit qui anime les habitants de Port-Cartier. Nous nous demandons pourquoi la traduction française n'a pas repris le terme anglais «*frontier*» car le mot ne trahit pas le sens de *pionnier*, caractéristique fondamentale des Portcartois.

L'histoire de la ville de Port-Cartier n'intéressera pas seulement ceux qui l'ont vécue. L'ampleur des entreprises industrielles qui s'y trouvent ou qui s'y sont trouvées font que le sort de la ville est capital pour le reste de la province, à cause de l'importance des investissements publics consentis, des taxes qu'elles rapportent au trésor public et des revenus qu'elles génèrent. Avec Sept-Îles et Baie-Comeau, Port-Cartier a formé le trium-

virat qui a commandé la Côte-Nord et avec elle une bonne partie du développement et de la richesse du Québec industriel d'aujourd'hui. Parce que la ville dépend toujours des marchés étrangers (bois, minerais, pâtes, céréales) et pour une bonne part des investissements en provenance de l'extérieur du pays et qu'en plus, son port est parmi les premiers au Canada par son tonnage, Port-Cartier possède une vocation internationale.

Enfin, nous reprendrons, pour mieux le contredire, le commentaire du grand explorateur que fut Jacques Cartier: «j'estime mieux que autrement que c'est la terre que Dieu donna à Cayn»². Port-Cartier et sa région ne sont pas, à notre avis, lieux de désolation mais plutôt terres de richesses humaines et naturelles extraordinaires; jugez-en vous-mêmes par les pages qui suivent.

1. Carol J. Loomis, «How I.T.T. Got Lost in a Big, Bad Forest» dans *Fortune*, le 17 décembre 1979, p. 44.

2. *Première relation*, p. 101.

Les temps forts de l'histoire de Port-Cartier

Aperçu de l'évolution économique, sociale et politique de la ville

L'histoire de Port-Cartier est étroitement liée aux entreprises industrielles venues s'y installer. Sans elles, la population qui y habite aujourd'hui n'y aurait pas pris racine car les terres sont inhospitalières et inaptées à l'agriculture. Aussi, nous pouvons considérer leur arrivée comme autant de phases distinctes dans le développement de la ville. Port-Cartier a vu s'implanter quatre entreprises majeures : la compagnie de papier Québec et Ontario au début des années 1920, la compagnie minière Québec-Cartier à la toute fin des années cinquante et Rayonnier-Québec (I.T.T.) qui débuta ses opérations en 1974. Ajoutons à cela la mise en marche, en 1978, de l'usine de bouletage de la Sidbec-Normines, entreprise du gouvernement québécois. Avant tout cela toutefois, quelques familles montagnaises avaient fait leur ce territoire bordant la rivière-aux-Rochers.

A — LES PREMIERS OCCUPANTS

Dans un voyage d'étude sur la haute Côte-Nord de 1922 à 1925, l'anthropologue américain Frank G. Speck relevait la présence de trois familles montagnaises, près de la rivière-aux-Rochers qu'il nomma « Shelter Bay Band ». En langue montagnaise leur nom était WESAKWOPETANWILNUTS, « les gens de la rivière-au-portage-moussu ». Selon lui, la bande était jeune et devait être affiliée à celle de la rivière Moisie : « *and are all much mixed with French blood* ». Leurs

ancêtres venaient sans doute du poste de la « Hudson's Bay Company » à Sept-Îles et leur arrivée à cet endroit était relativement récente, soit depuis environ 110 ans. Des témoignages oraux confirment l'hypothèse d'une affiliation et d'une certaine subordination au groupe de la Moisie. Par contre, notons que les archives de la compagnie de la Baie d'Hudson ne font pas mention de cette bande d'Amérindiens sur la rivière-aux-Rochers, mais de celles qui habitaient la Sainte-Marguerite et la Moisie.

Les registres paroissiaux de la rivière Pentecôte, dont le prêtre missionnaire avait la responsabilité de desservir Shelter Bay pendant les premiers travaux, nous révèlent l'existence de deux familles amérindiennes à cet endroit. Un baptême du 3 mars 1920, celui de Marie-Arthémise-Yvette, identifiée comme montagnaise en marge du registre, nous renseigne sur les noms de ces familles : Volant et Saint-Onge. Les pères Oblats de Marie-Immaculée ayant entrepris leur mission d'évangélisation auprès de la communauté montagnaise de la haute Côte-Nord dès le milieu du dix-neuvième siècle, ils entreprirent, pour ce faire, l'apprentissage de la langue montagnaise à partir de l'hiver 1844-45. Les pères Charles Arnaud et Louis Babel seront les missionnaires les plus marquants de cette époque ; les Eudistes prendront la relève au vingtième siècle.

La stratégie de survie pour la famille montagnaise comprenait un long séjour en forêt pour la chasse et un plus court sur les

Tadoussac. Peu d'Amérindiens se sont associés à cette aventure en travaillant pour les compagnies, mais pour tous, la vie traditionnelle à la base de laquelle se trouvaient de grands territoires de chasse et de pêche en a été changée. La «conquête» de la haute Côte-Nord par les entreprises de sciage et de coupe de bois se poursuivra jusqu'à la seconde moitié du vingtième siècle et l'histoire de Shelter Bay est un épisode important de ce mouvement de l'homme blanc vers des espaces nouveaux.

Dans les années 1960, lorsque Shelter Bay devint Port-Cartier, l'homme blanc s'attaqua à une autre ressource naturelle, celle du fer. L'édification de la ville minière de Gagnon, lieu d'extraction du minerai, ne dérange pas beaucoup les Montagnais de Bersimis. Par contre, la voie ferrée aménagée pour le transport du fer de Gagnon au port de Port-Cartier traverse le territoire de chasse des Montagnais de Sept-Îles. Même s'ils sont quasi inexistant à Port-Cartier, les Amérindiens font néanmoins partie de l'histoire passée et présente de Shelter Bay/Port-Cartier.



Groupe de Montagnais à Shelter Bay, dans les années 1920.

B — SHELTER BAY

L'établissement de la «Ontario Paper»

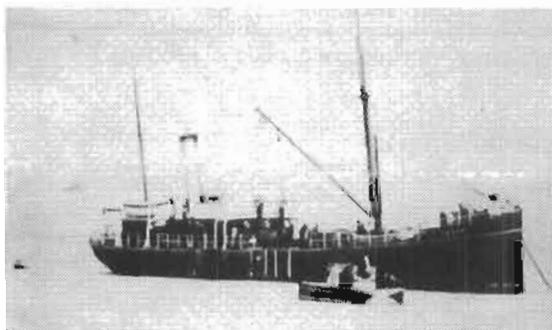
L'aventure de la compagnie «Ontario Paper» (qui deviendra dans les années trente la «Quebec North Shore» puis la compagnie de papier Québec et Ontario) sur la rive nord du fleuve St-Laurent a donné naissance à quelques villes dont Baie-Comeau et Port-Cartier. Shelter Bay étant à l'origine des activités de la compagnie au Québec, la fondation de la ville est donc indissociable de l'histoire de la compagnie «Ontario Paper Company». Filiale d'une entreprise américaine, le journal à grand tirage *Chicago Tribune*, la compagnie ontarienne répondait à l'essor de la presse écrite aux États-Unis et à son insatiable besoin de papier. En 1913, le *Chicago Tribune* avait fait construire par sa filiale canadienne incorporée une année auparavant, une usine de papier à Thorold dans la péninsule du Niagara. Il ne restait plus qu'à trouver le bois de pulpe nécessaire à alimenter l'usine.



Ils ont tous un éclair de malice dans les yeux. De g. à dr.: Lorne C. Anderson, Arthur Schmon, Jack Devinc, le colonel R. R. McCormick et Douglas Ambridge. Cette photo a été prise lors d'une visite du colonel à Thorold.

La recherche du précieux bois allait mener les dirigeants du *Chicago Tribune* et de «l'Ontario Paper» du nord de l'Ontario jusqu'à l'Île d'Anticosti. Ne voulant pas dépendre du marché mais plutôt s'approvisionner à même les ressources naturelles qu'ils projetaient d'acquérir ou de louer à long terme, il leur fallait assurer l'indépendance du *Chicago Tribune* et bientôt du *New York Daily News* par une intégration verticale. Après un rapport d'un émissaire qui avait inspecté, en août 1915, la rivière-aux-Rochers et la rivière Trinité, ils décidèrent d'aller voir de plus près le premier site. Le 16 octobre, Robert McCormick, un des principaux dirigeants du *Tribune*, accompagné de son épouse, de trois hommes (Curtis, Carter et un Canadien français, Arthur Parent) et d'une femme (l'épouse de Curtis), embarquèrent sur le *Savoy* et se rendirent à l'embouchure de la rivière-aux-Rochers. C'était, à l'époque, le seul navire à desservir la Côte-Nord de façon régulière. Il appartenait à des intérêts français, la famille Meunier, également propriétaire de l'Île d'Anticosti. Les voyages effectués par McCormick jusqu'à cette île le firent s'intéresser à la Côte-Nord de la province de Québec.

L'endroit n'était habité que par quelques Montagnais. Le contact des jeunes entrepreneurs américains et des Amérindiens est différemment rapporté, mais cet événement occupe une grande place dans l'histoire de



Le vapeur *Savoy*.

la compagnie et par le fait même dans l'histoire de la ville. Ce fut la rencontre de deux mondes, de deux façons de vivre et d'exploiter les ressources du milieu. La version de Carl Wiegman fait ressortir une certaine intrépidité de la part de Robert McCormick, nous la rapportons ici :

«Explorant la rivière-aux-Rochers, Robert McCormick et deux hommes — dont l'un était Wilfred, fils de Ti-Basse Saint-Onge — atteignirent un matin le lac Quinze Milles. On lui avait fait remarquer à cet endroit une grossière habitation de bois rond où demeurait la famille Saint-Onge durant la saison de la chasse. Le groupe avait débarqué à la pointe sud du lac lorsque McCormick ordonna à ses acolytes de poursuivre en canoë jusqu'à un endroit qui pouvait être aperçu plusieurs milles plus loin et d'y établir un campement. Pendant ce temps il escaladerait la montagne tout à côté pour continuer la reconnaissance du territoire. Muni d'une boussole et d'une hache pour se frayer un chemin dans l'épaisse forêt, McCormick avançait lorsqu'il fut surpris par une tempête de neige d'une telle violence qu'il ne pouvait plus voir qu'à quelques pieds devant lui. N'étant pas familier avec le terrain, les chances de retrouver le point de rendez-vous avec ses deux guides devenaient plus qu'incertaines. Un novice aurait pu paniquer, mais McCormick, fort comme un orignal, n'en était pas un. Après réflexion, il décida de faire demi-tour et d'aller trouver refuge dans la cabane de bois qu'on lui avait signalée plus tôt près du lac, celle de Ti-Basse. Il la retrouva au moment où la nuit tombait. Les Amérindiens y habitaient prenaient le souper et ils invitèrent McCormick à le partager — l'homme d'affaires aimait à rappeler que ce repas avait été l'un des meilleurs qu'il ait jamais mangé. Il y passa la nuit, dormant à même le sol. Le lendemain matin, les Amérindiens le conduisirent à ses deux coéquipiers qui avaient craint le pire, McCormick n'ayant pas donné signe de vie depuis la veille.»

Une autre version met davantage l'accent sur l'Amérindien qui aurait posé un geste de très grande générosité.



De gauche à droite: François Jérôme, Joseph Ambroise, Tibasse Saint-Onge, ami intime du colonel McCormick et Wilfred Gallienne, père de Donald Gallienne, député de Duplessis à l'Assemblée nationale. Cette photo fut prise en 1934 devant le magasin de W. Gallienne à Moisie, par Paul Provencher, à l'époque chef forestier de Shelter Bay et Franklin.

«Un groupe d'Amérindiens manquant de nourriture, un des leurs fut envoyé plus au Sud pour en trouver. Cet Indien s'appelait Ti-Basse. Chaudement vêtu et muni d'une hache et d'un couteau, il avait commencé à descendre le long de la rivière lorsqu'il entendit un râlement. Il pensa d'abord que c'était une bête qu'il pourrait tuer, mais il vit que c'était plutôt un homme blanc à moitié gelé. Il pensa alors à ses frères qui mouraient presque de faim et laissa le blanc où il était. Comme il eut rapidement des remords, il retourna le chercher. Ti-Basse avait l'intuition que le blanc pourrait l'aider; il le prit donc sur ses épaules et l'amena au camp. Les Amérindiens, plus ou moins contents d'avoir une autre bouche à nourrir alors que Ti-Basse ne rapportait rien à manger, le soi-

gnèrent tout de même. Ils apprirent de l'homme qu'il s'appelait McCormick et était délégué par la compagnie «Ontario Paper» pour faire de l'exploration forestière. C'était un homme fortuné et il promit à Ti-Basse, pour le remercier de lui avoir sauvé la vie, qu'il bâtirait un gros village à cet endroit. Le village érigé par la suite s'appela Shelter Bay.»

Enfin, une dernière version de cette histoire se présente d'une manière moins poétique et moins précise, mais elle est peut-être plus près de la réalité:

«Robert McCormick et quelques autres hommes ayant rencontré l'Amérindien Ti-Basse Saint-Onge à son camp du lac Quinze milles, McCormick lui aurait demandé où il y avait du bois de bonne qualité. Leur servent de guide, Ti-Basse n'aurait pas sauvé l'entrepreneur américain mais lui aurait donné du thé, les Blancs refusant le repas qu'il leur proposait. Ti-Basse possédait des camps de chasse un peu partout et avait hérité, de son père Dominique, d'une cabane d'écorces construite sur le territoire des Saint-Onge, près de la baie. Ces derniers étant les seuls à habiter la région — d'autres Amérindiens venaient quelquefois mais n'y demeuraient pas longtemps — Ti-Basse la connaissait bien et put conduire le groupe d'Américains à la chasse lors de cette première rencontre.

Ce dont nous pouvons être certain, c'est que la famille Saint-Onge apportera une aide appréciable à la reconnaissance de ce riche territoire forestier.»

Malgré l'éloignement de l'usine de Thorold, la petite troupe du *Tribune* décide d'acquérir une zone importante de terre à cet endroit, propriété de la succession de Mossom Martin Boyd. Ce dernier, un Ontarien, n'avait pu mener à bien un projet d'exploitation de ces terres, l'un des principaux obstacles étant d'y établir un port. La transaction qui a lieu le 4 décembre 1915 les porte acquéreurs de 312 milles carrés de forêt, en plus de plusieurs autres acres libres de toute propriété. L'exploitation indus-

trielle qui se prépare alors à Shelter Bay est la plus importante de la Côte-Nord, à l'exception de l'usine de pâte chimique de la «Quebec Gulf and Paper» à Clarke City. En opération depuis 1908, celle-ci exporte sa production en Angleterre où est fabriqué le papier.

De l'avis de Robert McCormick, il faut toutefois rapidement faire oublier le nom de la nouvelle acquisition, la «rivière-aux-Rochers», pour le remplacer par celui de Shelter Bay, afin de ne pas effrayer les capitaines des navires qui viendront prendre les chargements de bois. Il a d'ailleurs l'intention d'y faire construire un quai et des installations portuaires sécuritaires et faciles d'accès. La communauté qui verra le jour à l'embouchure de la rivière-aux-Rochers sera le fruit de cette grande exploitation de la forêt sauvage de la Côte-Nord et se nommera Shelter Bay.

La Première Guerre mondiale retarde les projets du groupe américain et, par le fait même, la naissance de la ville. C'est que la main-d'œuvre, les matériaux et le transport sont d'un coût prohibitif — quand il s'en trouve de disponible — car le rationnement dû à la guerre se fait grandement sentir. Cela nous permet de comprendre pourquoi nous ne trouvons une certaine activité à Shelter Bay qu'au début de 1918 et explique aussi les grades qui accompagnent les noms des fondateurs de la ville : le colonel McCormick dont nous avons déjà parlé et le capitaine Schmon. Tous deux servent en Europe, dans l'armée américaine, lorsque Schmon fait la connaissance de McCormick alors qu'ils font partie du même régiment. Arthur Schmon est fort jeune (24 ans) et n'est pas ingénieur, mais c'est à lui que McCormick confie la responsabilité de s'attaquer à la forêt de la Côte-Nord et de mettre sur pied les infrastructures qui façonneront le visage de la ville jusqu'en 1959.

Schmon entre officiellement en fonction à l'automne de 1919 après une année décevante pour la compagnie «Ontario Paper» puisque le premier projet de quai se révèle

un échec complet. Le second est une réussite et l'on pourra désormais se mettre à l'abri des terribles vents d'est de l'estuaire. Le défi se révèle de taille puisque les seules ressources sur lesquelles peuvent compter Schmon et son équipe de travailleurs proviennent des navires remontant le Saint-Laurent. D'autres difficultés marqueront les premiers pas de cette entreprise pionnière : l'énergie électrique que l'on prévoyait tirer d'une première installation sur la rivière-aux-Foins, toute proche de Shelter Bay, échoue. La solution de rechange, qui consiste à construire un barrage aux premières chutes de la rivière-aux-Rochers, arrivera pendant l'hiver de 1919 à 1920. De plus, le système de pompage de l'arboriduc qui, au début de la production, puisait son eau dans le fleuve est à repenser, sables, débris et poissons s'y entassant à marée basse. En 1921, on puisera l'eau dans la rivière même, grâce à de nouvelles installations.

Toutes les solutions mises en œuvre à cette époque ont l'immense mérite d'avoir été trouvées sans l'aide d'ingénieurs ou de scientifiques. Les travailleurs sur place devaient faire preuve d'imagination et de débrouillardise. Les relations de travail ne vont pas non plus sans difficultés puisque selon Carl Wiegman, auteur de l'histoire de la compagnie, Arthur Schmon a dû faire quelques ajustements dans le style de leadership qu'il devait exercer sur la Côte-Nord :

«Les Canadiens français sont un peuple indépendant et fier qui n'obéissent pas aux ordres de type militaire. Arthur Schmon a appris qu'ils répondaient plutôt à un traitement équitable et qu'ils allaient travailler dur pour les hommes qu'ils respectaient».

Ces hommes et les femmes, qui accompagnent souvent leur mari dès les premiers moments, sont en nombre suffisant pour permettre à la compagnie d'opérer à des coûts avantageux. Ils viennent d'un peu partout : de la rive sud particulièrement, mais aussi

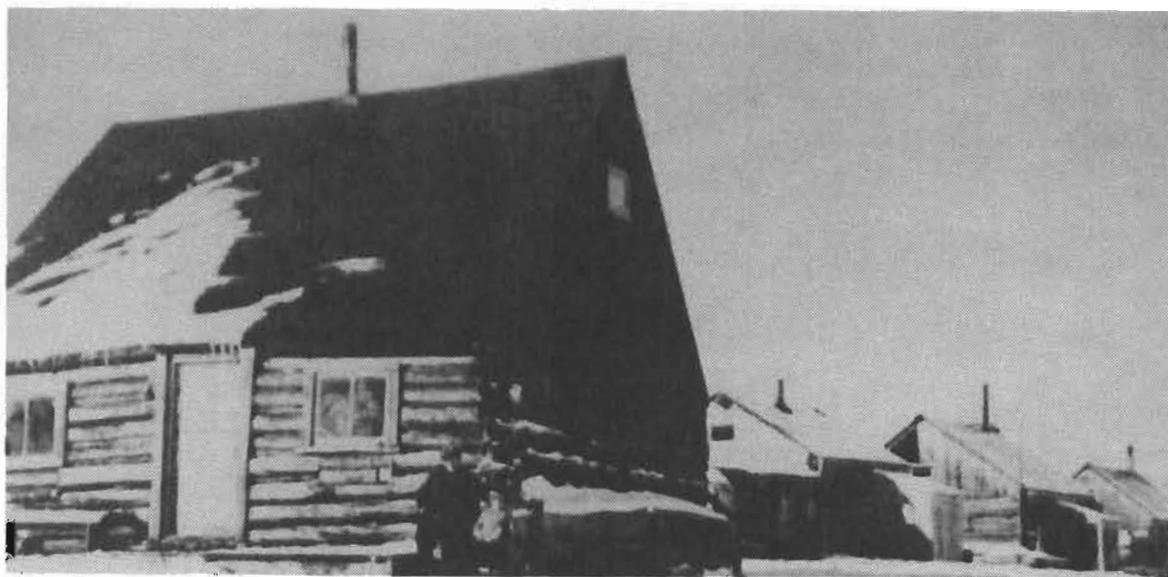
d'autres villages de la Côte-Nord, du Saguenay, du lac Saint-Jean, de Québec, etc.

Toutes les premières constructions de Shelter Bay sont en rondins. Une des résidences qui fait exception à cette règle est celle de la maison du gérant qui accueille madame Schmon au printemps de 1920. Elle avait délaissé le confort de Newark (New Jersey) une première fois en 1919, mais elle était retournée passer l'hiver chez ses parents. D'autre part, il semble que la compagnie n'avait pas prévu un tel enthousiasme des travailleurs pour les différents genres d'emploi qu'elle leur offrait. Très tôt, des maisons se construisent en dépit des ressources limitées. L'été, le travail sera surtout celui du chargement des bateaux, l'hiver, celui de la coupe en forêt. Le premier chargement à destination de Thorold se fait au mois d'août 1921. À partir de 1922, il est décidé de travailler de la manière suivante : les lacs Quinze-Miles et Trente-Miles serviront à recevoir le bois coupé par les bûcherons et hâlé à travers la forêt par quelques centaines de chevaux, en prévision, le printemps venu, du flottage des billois sur la rivière jusqu'au village. On a aménagé, à

chaque extrémité des lacs, des camps (caches) qui servent de base d'opération. Le bois est obligatoirement cordé par les bûcherons, puis les «colleurs» procèdent au souvent très controversé mesurage des cordes, l'entente sur le prix à payer pour le labeur des ouvriers constituant quelquefois une pomme de discorde. Enfin, la compagnie installera deux écorceuses sur l'île Paterson pour effectuer une opération qui, selon les plans originaux, devait plutôt se faire à Thorold en Ontario.

Le village fermé

Shelter Bay a été une «ville de compagnie», ceci se vérifie particulièrement dans les premières décennies de son existence. La compagnie exerce un monopole dans les limites de son exploitation, sur tous les biens et services disponibles aux habitants : logement, denrées, vêtements, soins de santé, loisirs, école, etc. On se plaisait même à dire que «l'air qu'on y respirait était celui de la compagnie».



Ces cabanes en bois rond sont parmi les premières qui furent construites à Shelter Bay, après la Première Guerre mondiale et au début des années 1920.



Parent Lodge, la maison du personnel de la compagnie à Shelter Bay. Elle fut inaugurée en 1938. Cette photo a été prise à la mi-juin, avant que les plantes et les arbustes aient fleuri.



Au premier plan, la boucherie de la Quebec North Shore en 1942.

Les cabanes en bois ronds destinées à l'accueil des travailleurs sont bâties par la compagnie. Par la suite, les maisons que construisent les habitants ne leur appartiennent pas entièrement car le terrain demeure la propriété de la « Ontario Paper/Quebec North Shore ». L'approvisionnement et la distribution au village s'effectue aussi par

l'entremise du magasin général de la compagnie : on y retrouve sous un même toit une épicerie, une ferronnerie et bientôt une boucherie gérées par Élie Rochefort, franco-ontarien bilingue. Un peu auparavant, ce dernier avait été l'assistant d'Elzéar Pelletier et de Charley Duggan. Un système de coupons remplace le numéraire en ce qui a



Le curé Rouleau avec les soeurs de la Charité et le chauffeur Camille Simard devant une autoneige, à Shelter Bay vers les années 1950.

trait aux denrées. Le médecin de la compagnie, le docteur McLean, soigne également l'ensemble de la communauté. Lorsque l'hôpital sera mis sur pied vers 1930, on y accueillera les employés blessés mais aussi les cas graves dans la population. Au tout début des années vingt, une école et une petite église sont mises à la disposition

de la communauté par la « Ontario Paper ». Le gérant de la compagnie possède un pouvoir très important, limité seulement, à partir de 1925, par la présence permanente des autorités ecclésiastiques, alors que Louis-Philippe Gagné devient le premier curé de la paroisse Sacré-Cœur de Shelter Bay.

UNE LETTRE D'ARTHUR SCHMON

Une lettre du premier gérant de Shelter Bay, Arthur Schmon, à l'un de ses employés, illustre très bien l'atmosphère qui régnait au tout début de l'établissement. Elle montre, surtout à partir du troisième paragraphe, jusqu'à quel point la culture d'entreprise était marquée par le paternalisme et le style direct et franc.

THE ONTARIO PAPER CO., LIMITED

Shelter Bay, Quebec, 24 décembre 1920

Cher monsieur,

C'est avec plaisir, avec satisfaction et avec reconnaissance que nous vous souhaitons, à vous et aux membres de votre famille, un joyeux Noël, et du succès, de la santé et du bonheur pour la nouvelle année. De cette façon, nous croyons vous témoigner l'estime que nous avons pour vous.

Nous saisissons l'occasion pour nous entretenir avec vous de choses un peu personnelles. L'été dernier nous avons eu la satisfaction de voir les premières cargaisons de bois laisser Shelter Bay pour aller alimenter nos moulins de Thorold, dans la province d'Ontario. Ces progrès ont été satisfaisants, mais l'été prochain, nous espérons obtenir de plus grands succès encore. Jusqu'ici nous avons dépensé de grandes sommes d'argent. Nous voulons maintenant tirer quelque profit de l'argent que nous avons investi. C'est l'occasion où nos employés loyaux et satisfaits peuvent nous aider.

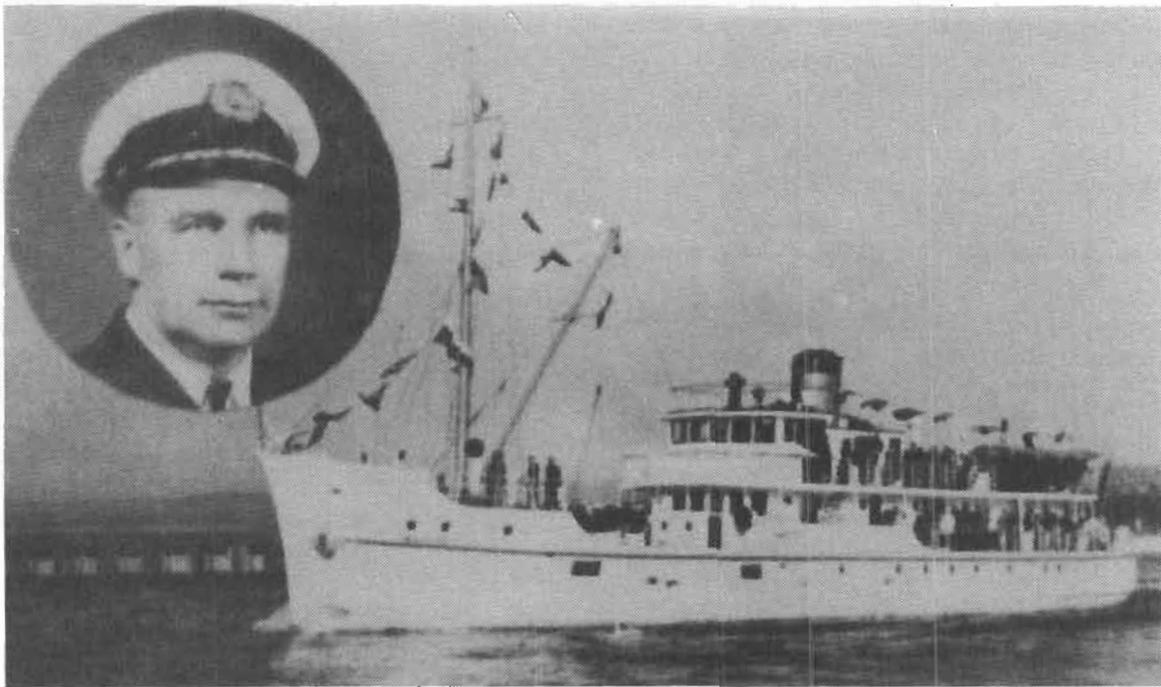
Nos succès sont les vôtres. Expliquons-nous. Nous ne sommes pas ici, ni vous ni nous-mêmes, par charité. Vous, comme nous-mêmes êtes ici pour faire des affaires. Vous êtes autant que nous intéressés dans la même entreprise, dans le même village. Marchons donc la main dans la main pour faire de cette entreprise et de ce village un succès complet. Si nous réussissons nous vous paierons de meilleurs salaires, nous vous construirons de meilleures maisons et nous vous rendrons la place plus attrayante, en vous procurant plus de distractions et de divertissements.

Vous pouvez nous aider en étant assidu et consciencieux au travail. Vous pouvez nous aider en étant honnête — et vous l'êtes — et en rapportant quiconque ne l'est pas. Plus vite nous nous débarrasserons d'eux, mieux ce sera et pour vous et pour nous. Nous vous promettons qu'aussitôt dévoilés, nous les forcerons de laisser Shelter Bay. Vous pouvez encore nous aider par votre esprit d'économie, en mettant épargnes de chaque mois à la banque. Et, incidemment, nous faisons notre possible pour avoir une succursale de banque bien connue, soit ici, soit aux Sept Îles.

Encore une fois, marchons la main dans la main. Et votre bon travail sera reconnu et, le temps venu, récompensé par une promotion quelconque.

Nous vous souhaitons, de nouveau, monsieur, à vous et à votre famille, un joyeux Noël et une très heureuse année.

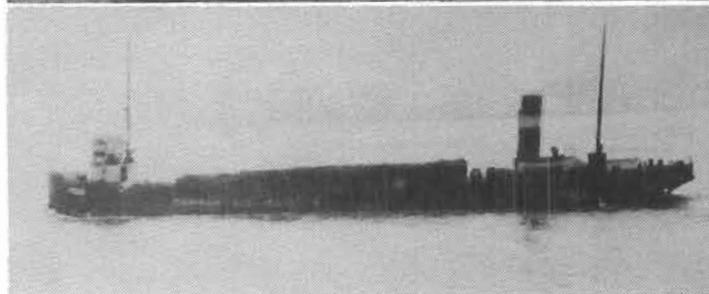
Arthur Schmon
gérant de l'Ontario Paper Co.



Le capitaine Hovington du traversier de Matane, vers 1930.



Un bateau arrivant à bon port...
Vers 1940.



Un des premiers navires de la
«Ontario Paper», le *Toiler*, qui
transporte de Shelter Bay à
Thorold du bois destiné à la fabri-
cation de la pâte de papier. (1921)

La compagnie est donc en mesure d'exercer un contrôle important sur ses employés et la population du village, l'entreprise désirant rendre sa main-d'œuvre la plus dépendante possible pour s'assurer de sa disponibilité et de sa docilité. D'ailleurs, elle ne tolère guère la présence d'étrangers ou de chômeurs. Une mauvaise expérience allait renforcer cette réticence à «ouvrir» le village. Au printemps de 1923, des bûcherons engagés pour la coupe au début de l'hiver, quittèrent de leur propre chef les chantiers pour se rendre à Shelter Bay. Ils comptaient retourner chez eux, pour la plupart sur la côte sud, mais comme le golfe était encore gelé, aucun navire ne viendrait les prendre avant quelques jours. L'attente désœuvrée au village dégénéra rapidement en une beuverie. Des troubles et des désordres importants s'ensuivirent, les émeutiers exigeant de la nourriture que la compagnie prétextait ne pouvoir leur donner au village même, puisque les vivres prévus pour eux se trouvaient toujours

dans les campements en forêt. Le bras-de-fer dura encore quelque temps avant que le gérant Schmon ne réussisse à expulser les leaders du mécontentement populaire et que l'ordre ne soit rétabli.

Aucune route ne reliera le village au reste de la Côte-Nord avant 1952, lors de la construction du tronçon Shelter Bay/Sept-Îles. Avant l'avènement de l'avion, le transport maritime assura la survie du village en permettant les échanges avec le monde extérieur. Le traîneau avec attelage de chiens (cométique) ou de chevaux constituait le moyen de transport de prédilection en hiver jusqu'à l'apparition des autoneiges (ou plutôt les engins chenillés qui allaient, dans le futur, devenir des motoneiges) un peu avant la Seconde Guerre mondiale. Le chemin de fer s'arrêtant à Murray Bay et l'utilisation du cheval à Portneuf, le reste du long trajet pour livrer le courrier jusqu'à Shelter Bay s'effectuait à l'aide du cométique. La citation suivante d'Arthur Schmon nous indique



Construction d'un pont sur la rivière des Îles de Mai, sur la route du gouvernement qui va de Shelter Bay à Pentecôte en 1956.

à quel point cette vie de pionniers pouvait être difficile émotionnellement :

«Les gens qui habitent dans les grands centres urbains et même ceux qui vivent dans les autres charmantes communautés de la Côte-Nord ne peuvent pas s'imaginer la solitude et l'isolement vécus aux temps premiers à Shelter Bay.»

Le transport comportait énormément de risques et constituait une aventure en soi. Avant l'établissement de la paroisse Sacré-Cœur, les pères Eudistes desservaient la population de la Côte-Nord : les pères Augustin Tortellier et Étienne Régnauld avaient la charge conjointe des missions de Franquelin, de Godbout et de Shelter Bay. À l'automne 1922, alors que le père Régnauld poursuivait son travail sur la côte, le père Tortellier devait se rendre à l'intérieur des terres, au Lac-des-Quinze. Des campements de bûcherons abritant environ 550 personnes, dont 121 enfants et 95 femmes, l'y attendaient pour un séjour de deux mois. Ces bûcherons approvisionnaient la compagnie

LES AFFECTATIONS D'AUGUSTIN TORTELLIER

Sept-Îles : 1912-1913.

Bersimis : 1913-1916 et 1920-1921.

Clarke City : 1916-1920.

Rivière Pentecôte : 1922, novembre 1922.

D'après Louis Garnier, *Du cométique à l'avion*, pp. 290 à 292.

LISTE DES PÈRES EUDISTES À Shelter Bay :

LAPOINTE, Joachim (1945-19...)

BOURQUE, Lucien (1935-1945)

BRÉARD, François (1930-1935)

GAGNÉ, Louis-Philippe (1926-1930)

D'après Louis Garnier, *Du cométique à l'avion*, pp. 290 à 292.

en bois de pulpe. Malheureusement, le père Tortellier, le médecin Roméo Vézina, le mécanicien et navigateur de la «Ontario Paper», Donat Therrien et sept autres personnes, trouvèrent la mort par noyade, le 13 novembre en début de soirée. Leur petite embarcation, l'*Amorita*, fut éventrée par la glace, formée précocement sur le lac. Les membres du voyage avaient pourtant hésité à s'engager sur l'eau alors qu'il faisait déjà nuit. Les sources ne concordent pas sur la raison du départ qu'on savait risqué. Certaines laissent entendre que Donat Therrien voulait revenir à Shelter Bay pour ne pas rater le départ d'un navire de la Clarke Steamship devant l'amener à Tadoussac, où sa femme malade l'attendait. D'autres prétendent que les passagers persuadèrent Therrien de quitter un camp jugé inconfortable pour passer la nuit. Tous, par contre, sont unanimes à reconnaître que le docteur Vézina préférait s'embarquer le soir même pour aller soigner des malades qui réclamaient sa présence. La tragédie allait imprégner la mémoire collective.

VICTIMES DE 1922.

Agustin TORTELLIER

Roméo VÉZINA, 28 ans, Matane

Donat THERRIEN, 36 ans, Tadoussac

Napoléon ROUSSEAU, 32 ans

Madame Napoléon ROUSSEAU, 26 ans

John MAHER, 19 ans, Frampton

Paul MARCOTTE, 22 ans, Saint-Raymond

M. CHASSÉ, 22 ans, Bic, Rimouski

Paul GENDRON, 22ans

*Johney MORIN, 22 ans, Sacré-Cœur,
comté du Saguenay*

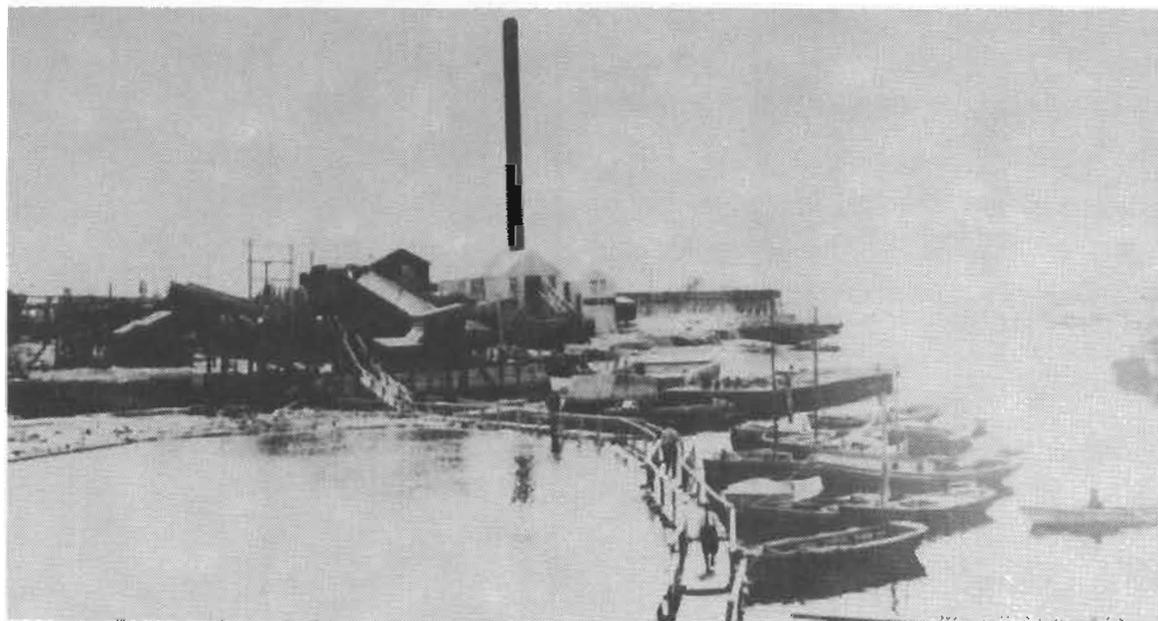
L'isolement de la communauté de Shelter Bay tient également à sa naissance précoce puisque la seule autre agglomération importante était celle de Clarke City, plus à l'est. Les contacts entre ces populations étaient nombreux, aussi les deux villes ont-elles connu une vive compétition au niveau spor-

tif, les rencontres de base-ball et de hockey suscitant un grand intérêt chez tous les habitants.

Par ailleurs, village fermé signifie davantage propriété privée qu'isolement et pauvreté. En comparaison avec le reste de la population du golfe du Saint-Laurent, Shelter Bay est un village prospère dans les années vingt et trente. On y trouve de l'emploi toute l'année, c'est d'ailleurs la raison pour laquelle les habitants s'y sont rapidement installés. La population permanente en 1926 comptait environ 135 familles. Elle se chiffrait à près de 80 travailleurs en 1920, durant la construction des infrastructures de la compagnie. Certains ont délaissé la pêche, d'autres le système agro-forestier (c'est-à-dire l'alternance entre l'agriculture en été et le travail en forêt en hiver) pour venir gagner leur vie à Shelter Bay. Le système agro-forestier demeure néanmoins très populaire comme nous le verrons plus loin. Enfin, les

chômeurs s'estimaient chanceux d'obtenir un emploi à la compagnie.

De plus, Shelter Bay accueillait quelque 800 personnes durant la saison des chantiers et du chargement. La « Ontario Paper » n'engageant pas de travailleurs forestiers elle-même, pendant plusieurs années, des entrepreneurs (appelés *jobbers*) venaient à Shelter Bay durant l'été. Ils offraient leurs services à la compagnie pour recruter des bûcherons; ces derniers s'engageaient par contrat à livrer un certain nombre de cordes de bois en un lieu donné dans la forêt et à un prix déterminé à l'avance. L'entrepreneur embauchait les hommes et était en mesure de les payer, de les nourrir et de subvenir à leurs besoins dans les camps grâce aux avances consenties par la compagnie. À la fin de la saison de coupe, le chargement du bois nécessitait encore beaucoup de personnel spécialisé qui venait quelquefois de l'extérieur.



La chaîne d'allingue (Boom), « l'enfer » (qui servait à brûler la sciure) et les trois écorceurs. Début de l'été 1930.

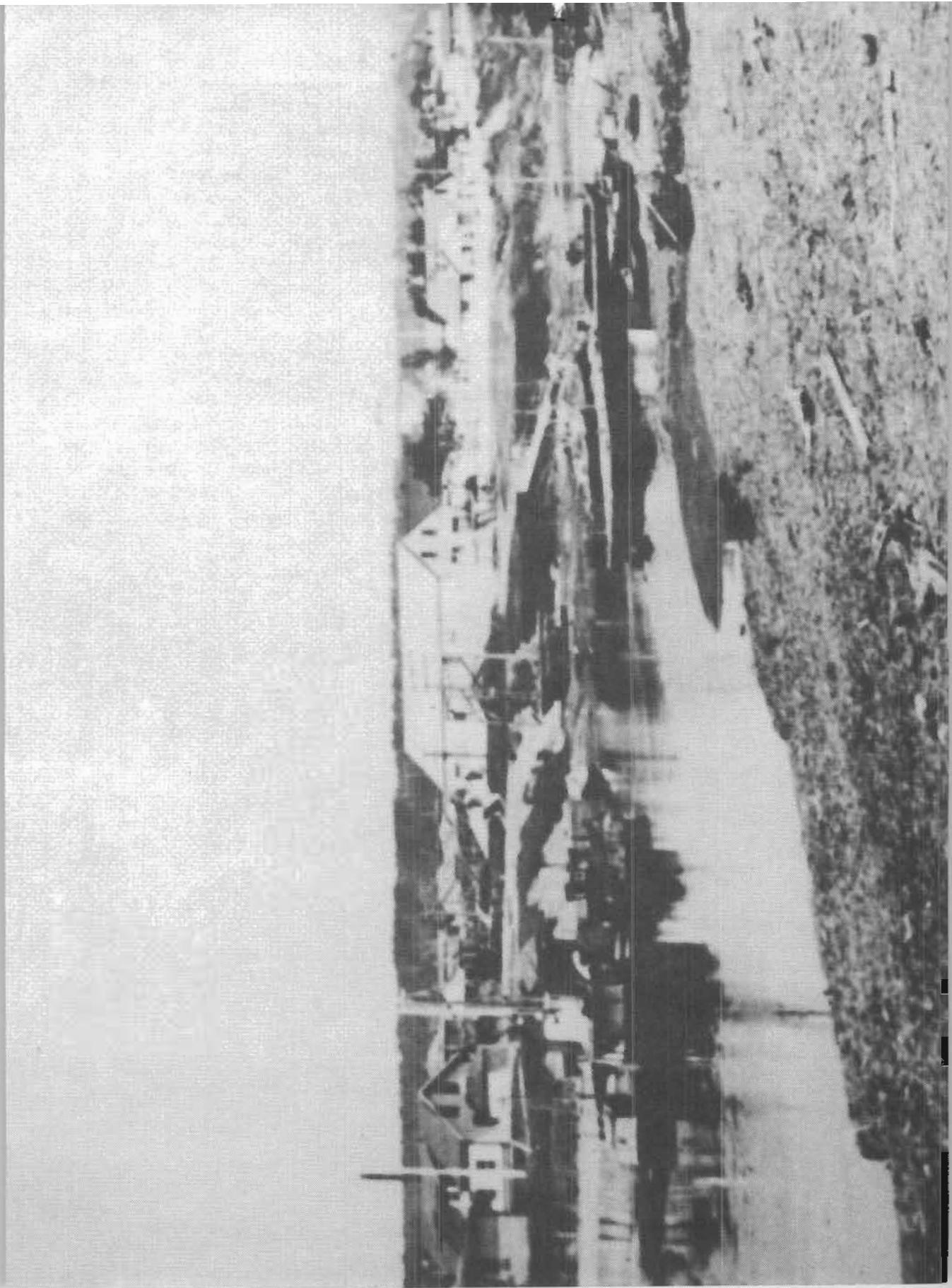
Photographies des pages suivantes:

1 — L'office, la chaudière (boiler) construite en octobre 1921 et démolie en 1958, le moulin qui servait au sciage du bois de construction et le magasin général de la compagnie, dont la construction débuta en septembre 1921 pour s'achever en avril 1922.

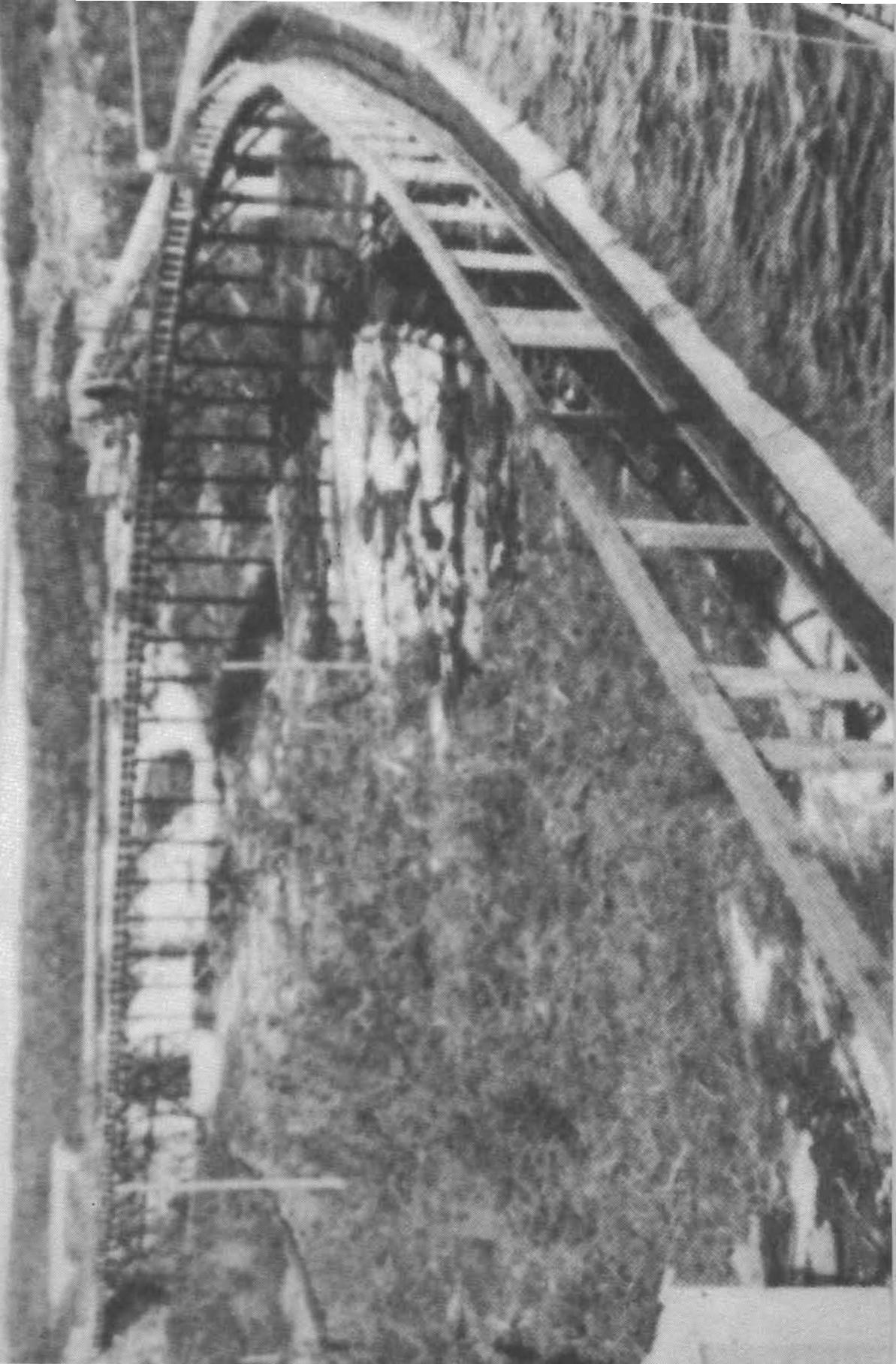
2 — La dalle (arboriduc) conduisant à l'usine d'écorçage de Shelter Bay.

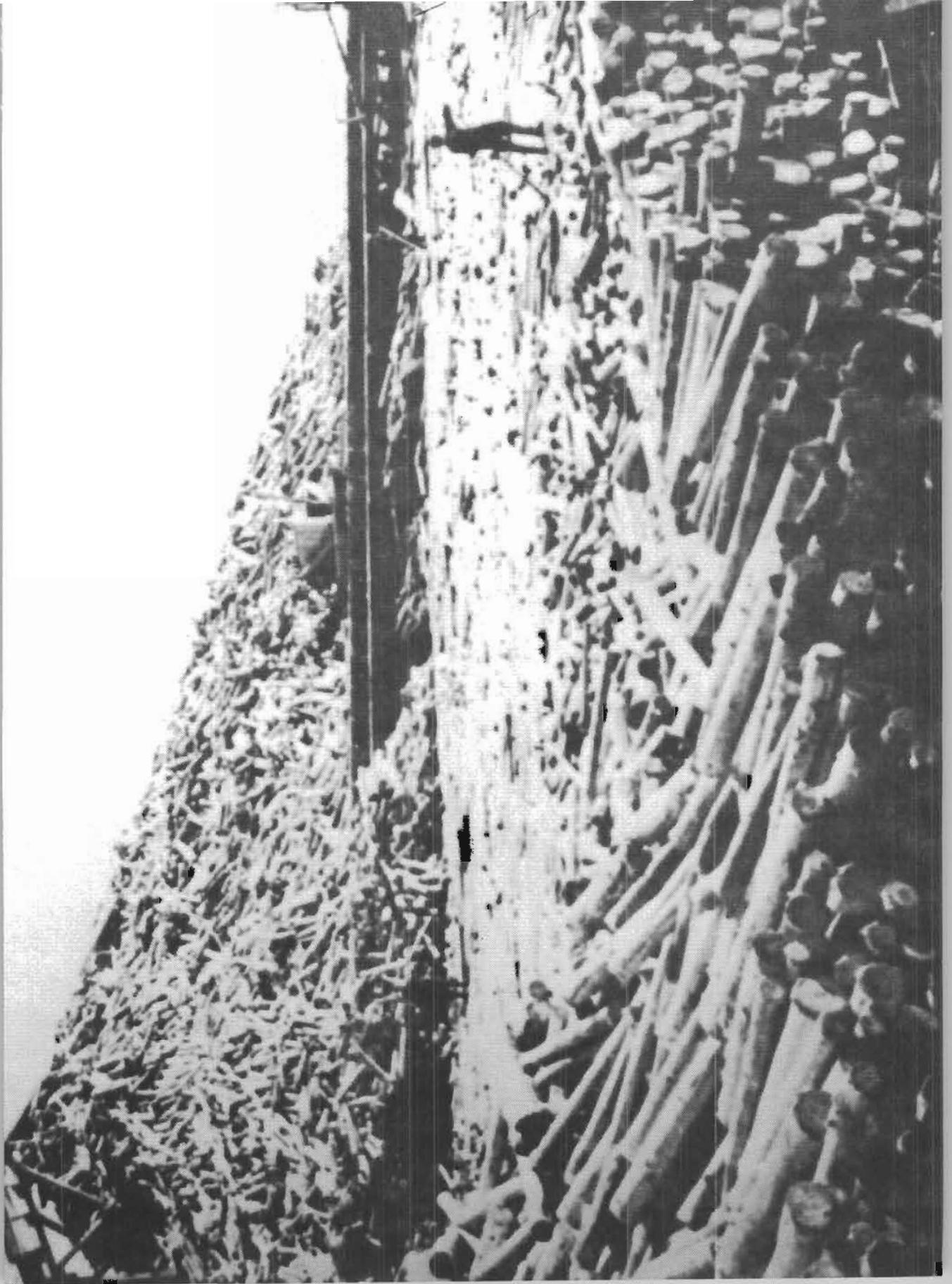
3 — Préparation d'une expédition de billots de bois vers les Grands lacs. Vers 1930.

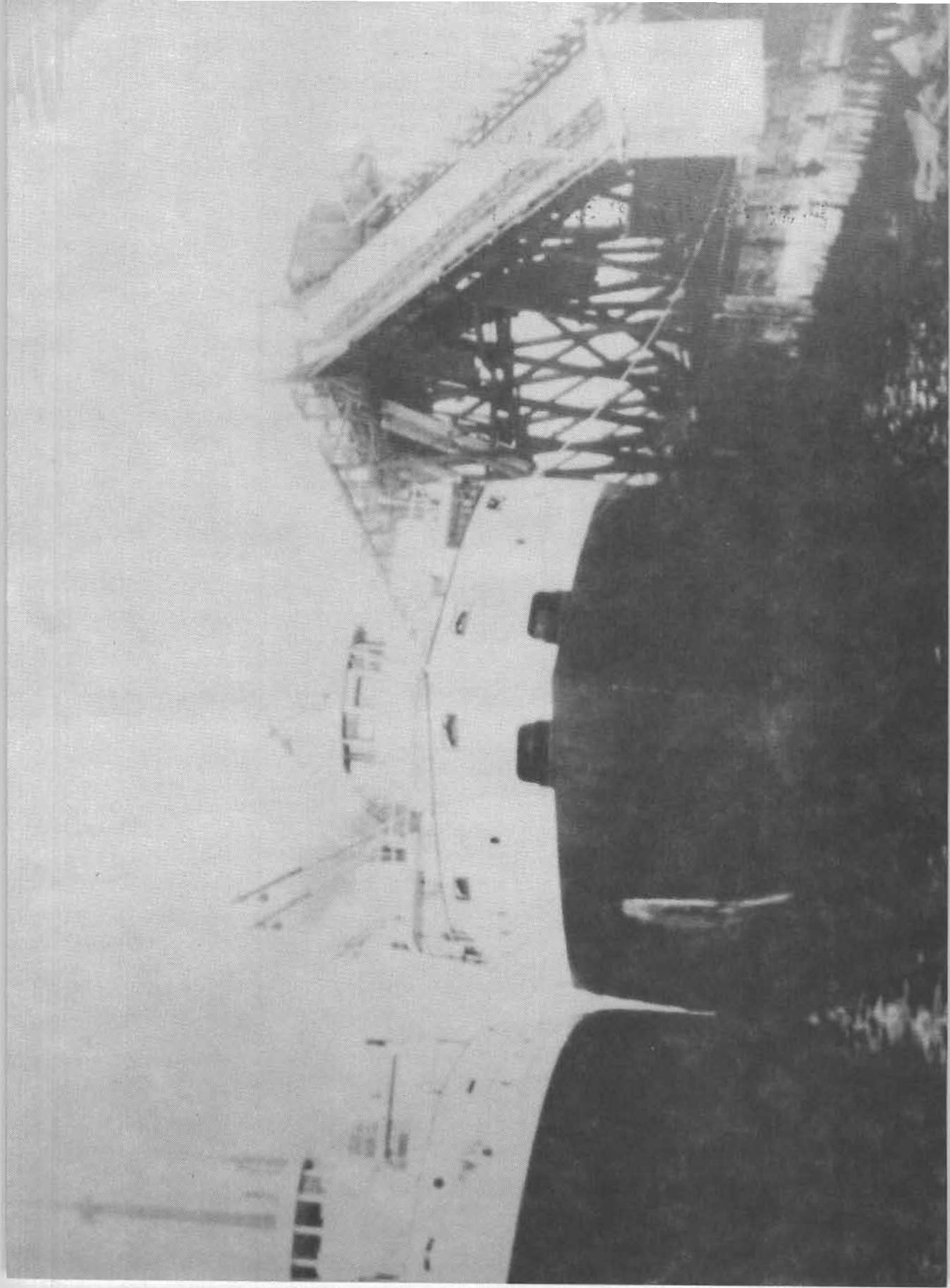
4 — Deux bateaux servant au transport du bois sont amarrés au quai. Vers 1941.



1955







COMPLAINTE DES NOYÉS

Willie St-Pierre, alors travailleur à Shelter Bay, a écrit ces mots à la suite de l'accident de 1922:

C'est à Shelter Bay, en 1922,
C'est à Shelter Bay, en 1922,
Tout comme moi vous le savez
Il s'est fait un gros chantier

C'est Bouchard et Rouleau
Qui sont les contracteurs
C'est deux bons gars, vous le savez:
Ils voulurent nous donner «Fair Play».

Ils se sont engagés un Père et un Docteur,
C'est en montant pour hiverner
Dix personnes y sont noyées.

Le nom des noyés,
j'peux en nommer plusieurs,
Johney Morin, Donat Therrien,
C'est deux là, j'les connais bien

Il y avait aussi notre révérend Père,
il y avait aussi notre jeune Docteur,
Et Monsieur Napoléon Rousseau,
Avec sa femme, y est au fond d'l'eau.

Il y avait aussi trois assistants «colleur»
Et aussi un forgeron
Ceux là je ne sais pas leurs noms.
Ils les ont cherchés, ils en ont trouvé neuf
Il en reste seulement un,
C'était Monsieur Therrien.
Ils l'ont cherché, ils l'ont trouvé
Le printemps après les billots dravés.

C'qui a composé cette chanson,
C'est un p'tit jeune homme,
Willie St-Pierre à Shelter Bay
En bûchant dans le bois brûlé,
Willie St-Pierre à Shelter Bay
En travaillant dans le chantier.

Rapporté par l'abbé Jean Chevalier dans le journal *Le Nordic*, cahier spécial 50^e anniversaire, 24 septembre 1975.

Bien entendu, plusieurs de ces gens ne demeureraient jamais en permanence à Shelter Bay. Ils retournaient à leur occupation première leur labour terminé, soit l'agriculture sur la rive sud ou la pêche dans le golfe Saint-Laurent et aux Îles-de-la-Madeleine. Ces travailleurs occasionnels ont contribué au succès de la «Ontario Paper» sur la Côte-Nord et indirectement à la survie de Shelter Bay en permettant à la compagnie de payer des salaires plus modestes qu'en Ontario et aux États-Unis.

La Deuxième Guerre mondiale aura une incidence importante sur la petite communauté de la Côte-Nord: plusieurs participeront au conflit, certains ne reviendront jamais. Une question importante pour ceux qui s'enrôlaient était la fin du service actif et le retour à la vie civile après la guerre. Dans son journal interne, *The Observation Post*, l'entreprise opérant à Shelter Bay notait ce qui suit:

«Dans une déclaration écrite, la compagnie annonce que sa politique est de remplir, et autant que possible, de dépasser l'esprit et la lettre de la législation concernant le retour de ses employés démobilisés.»

Le président de la «Quebec North Shore», Arthur Schmon, celui-là même des débuts de Shelter Bay, déclarait que les soldats qui reviendraient du front toucheraient les augmentations et les bénéfices auxquels ils auraient eu droit s'ils étaient demeurés au service de la compagnie. Il se montrait aussi sensible aux blessés de guerre puisque la teneur de ses propos contenait une clause pour eux: son entreprise ferait un effort sérieux pour trouver du travail convenable et rémunérateur à tout vétéran infirme. Voilà pour les intentions; quant à l'application réelle des mesures énoncées, il faudrait une étude plus exhaustive.

La lutte contre l'Allemagne nazie eut aussi une répercussion sur le travail des habitants de Shelter Bay demeurés au pays. En juin 1943 la compagnie, après entente avec le gouvernement fédéral, fit construire près

du barrage sur la côte du moulin, un moulin à scie devant fournir du bois d'œuvre à la Grande-Bretagne éprouvée par les bombardements et ainsi aider à sa reconstruction. Pendant les deux ans de son opération, le moulin produisit pratiquement 7 000 000 de pieds de ce bois. Ce genre d'activité à partir des réserves de bois de la compagnie lui profitait peu et se prêtait mal à ce type d'exploitation à cause de la petitesse des essences. Toutefois, cette demande arrivait à point puisque celle pour le bois de pulpe avait diminué, le rationnement de l'énergie en Ontario ralentissant considérablement les opérations de l'usine de Thorold. Ceci permettait d'offrir de l'emploi aux gens du village.

L'une des raisons de la stabilité de Shelter Bay réside dans le fait que la petite ville n'accueille à peu près pas de services, en comparaison avec Sept-Îles. Ainsi la Gendarmerie Royale du Canada et la Sûreté du Québec possèdent leurs bureaux à Sept-Îles, dont les ouvertures respectives datent de

LES GÉRANTS DE SHELTER BAY : VILLAGE PRIVÉ

Arthur Schmon
George J. Boisvert
Edward B. McGraw
James E. Vallillée
Sid Happy Fraser
Eddie Francis
Francis Borcoman

1932 et 1938. De 1941 à septembre 1948, Shelter Bay abritera cependant les quartiers régionaux de la police de la province: le poste no 6 du district de Québec, dont la juridiction s'étendait de la ville actuelle de Baie-Comeau à la rivière Moisie. Le détachement redéménagera ensuite à Sept-Îles.

Des indices nous permettent de constater que derrière une diversification économique qui tarde à venir, une population prend racine. Voici la liste des mariages enregistrés



L'église Sacré-Coeur et son presbytère, dans les années 1940.

dans la paroisse Sacré-Cœur de Shelter Bay pendant 27 ans, de 1925, à l'ouverture du registre paroissial, jusqu'à 1952 :

1925: 4	1934: 9	1944: 9
1926: 7	1935:15	1945: 9
1927: 7	1936: 4	1946:15
1928: 9	1937:12	1947:12
1929: 5	1938: 6	1948: 9
1930: 3	1939:10	1949:13
1931: 3	1940:15	1950:15
1932: 3	1941: 7	1951:14
1933: 5	1942: 6	1952: 5 (mi-année)

Remarquons la régularité des unions et une hausse vers le milieu des années trente, ce qui s'explique sans doute par le fait que les enfants nés à Shelter Bay deviennent en âge de se marier.

Plus révélateur encore de l'attachement de la population à leur village et à un moindre degré, à la Côte-Nord, ce tableau nous indique le lieu et la date des mariages des baptisés à Shelter Bay entre les années 1925 et 1928 inclusivement :

Années du baptême	1925	1926	1927	1928
Baptêmes enregistrés	6	19	31	29
Mariages Shelter Bay	1	9	11	6
Mariages Côte-Nord	1	6	12	13
Mariages ailleurs	3	5	7	7
Inconnu	1	—	1	2
% des mariages Shelter Bay	16%	47%	35%	21%
% des mariages Shelter Bay et Côte-Nord	33%	79%	74%	66%

Notons le premier baptême de la paroisse de Sacré-Cœur : celui de Joseph Ludger Girard, le 8 octobre 1925 (l'enfant était né le 13 septembre). Joseph connaîtra une courte existence puisque qu'il sera fauché à dix-neuf ans, en Hollande, sur les champs de bataille de la Seconde Guerre mondiale. Le premier mariage à apparaître dans le registre est celui de William Bélanger, « industriel de cette paroisse », dont les parents demeurent à Rivière-du-Loup, et Élise Duguay. Il a lieu le 13 octobre 1925. L'année 1925 connaîtra aussi la première sépulture, celle de Marie-Noëlla, fille de Philippe Isabel, « journalier de cette paroisse » et de Elzir Leblanc.

Les autres amours de la « Ontario Paper »

Shelter Bay ne peut pas attirer à lui seul tous les capitaux que la « Ontario Paper » consent à investir sur la Côte-Nord. En janvier 1920, une concession est obtenue à Franquelin à cause des essences particulières de cette région; puis survint, en janvier 1923, la location de la concession sur la rivière Manicouagan, qui annonçait l'établissement de Baie-Comeau et la construction de son moulin à papier en 1936. À partir de ces dates, l'attention de la compagnie et ses investissements se porteront de plus en plus vers cette ville.

Un événement affectera sérieusement l'exploitation de la compagnie, devenue la « Quebec North Shore » : le terrible feu de forêt de 1955, le plus terrible que la population de Shelter Bay et la compagnie eurent à affronter. On croit qu'il prit origine au ruisseau du Petit Castor dans le bassin de la rivière Dominique. Allumé par la foudre dans un endroit peu accessible, il put s'étendre et consommer 83 000 milles carrés de forêt, dont 3 714 cordes de bois et plusieurs des installations de la compagnie. L'incendie dura du 29 juin au 27 août et menaça Shelter Bay pendant plusieurs jours. Les limites forestières de Baie-Comeau et de

Photo prise rue Parent, alors que le feu de forêt de l'été 1955 faisait rage.



Franquelin furent aussi durement touchées. Cette dernière concession voyait plus de la moitié de ses réserves de bois volatilisée, ainsi que 7 chantiers, 15 000 cordes de bois, 9 barrages, 5 ponts de bois et 4 pontons. Pour donner un aperçu de l'ampleur du sinistre, mentionnons que la «Quebec North Shore» dut faire appel à 500 000 hommes-heures pendant ces moments périlleux. Les plans pour l'exploitation des terres étaient à refaire et les pertes n'allaient certainement pas aider l'avenir de Shelter Bay.

La première entente collective entre «Quebec North Shore» et ses employés survient en 1960. Elle est l'aboutissement d'un désir de regroupement des ouvriers qui avait pris naissance avec la fin des années cinquante. L'habitude de la compagnie de mesurer la corde de bois à 9 pieds sur 5 plutôt que 8 pieds sur 4, l'usage courant dans la province de Québec, était le principal objet de mécontentement. Toutefois, la compagnie ne publicisait pas sa façon de procéder et l'information étrangère à la «Quebec North Shore» ne pénétrait que difficilement au village, surtout si elle provoquait une controverse. La pratique de rémunérer les bûcherons à la corde trouvait des origines lointaines puisqu'elle datait de 1930 environ à Shelter Bay.



Le mesureur en chef Roland Gauthier effectue un mesurage de routine. Le bois que l'on voit ici provenait de l'aire de coupe de l'Île de Mai et était empilé en bordure du chemin principal, entre Shelter Bay et Pentecôte. Photo prise en 1956.

LISTE DES CURÉS ET VICAIRES

Paroisse de Sacré-Cœur de Shelter Bay :

GAGNÉ, Louis-Philippe, curé, octobre 1925 à août 1930.
BRÉARD, François, curé, septembre 1930 à juillet 1935.
BOURQUE, Lucien, curé, juillet 1935 à octobre 1945.
LAPOINTE, Joachim, curé, juillet 1945 à septembre 1947.
DEGRASSE, J.P., vicaire, juillet 1946 à août 1946.
ROULEAU, Charles-Omer, curé, avril 1947 à mars 1951.
LABERGE, Antonio, curé, avril 1948 à juillet 1948
PLANTE, Joseph, curé, octobre 1948 à septembre 1957.
DESMEULES, Maurice, curé suppléant,
août 1948 à août 1948.
PARENT, Arthur, vicaire, janvier 1949 à juillet 1951.
FRÉCHETTE, Isidore, vicaire, septembre 1950 à novembre 1950.
PLANTE, Armand, curé, août 1951 à septembre 1957.
BEAULIEU, Cyprien, vicaire, juin 1954 à avril 1957.
DUBÉ, Émile, curé, septembre 1957 à septembre 1958.
BOISSONNEAULT, Jean, curé, novembre 1957 à novembre 1957.
FORTIN, René, curé, septembre 1958 à janvier 1962.
LEBOEUF, Marc, vicaire, septembre 1960 à septembre 1962.
RICHARD, Fernand, vicaire, septembre 1962 à mars 1964.
GAGNON, Amédée, curé, octobre 1962 à août 1963.
ALLEN, Hector, curé, septembre 1963 à août 1966.
LACROIX, Joseph-Lucien, vicaire, mars 1964 à août 1965.
SAVARD, Guy, vicaire, septembre 1965 à octobre 1966.
LAVOIE, Édouard, curé, septembre 1966.
CHEVALIER, Jean, vicaire, janvier 1972 à août 1972.
BRADETTE, Jean-Baptiste, vicaire, 1978.
BRADETTE, Jean-Baptiste, curé, 1982.
TURCOTTE, Marc, vicaire, 1982.
MORNEAU, Lucien, adjoint, 1988.
PALARDY, Gaston, adjoint, 1988.

Occasionnels : Edmond Leblanc, A.L. Laplante, F. Michaud, P.A. Levesque, G. Forest, C.E. Parent, W.A. Stranton, J.P. Pelletier, P.E. Paquet, E. Couillard, Henri Roy, G. Legresley, L.P. Anctil, J. M. Beaulieu, G. Léger, A. Dumaresq, Antonio Laflamme, J.P. Guay, P. Couture, C.E. Landry, André Deschênes, Réal Madgin, Gérard Boudreau, P. Ouellet, P.E. Robitaille, L.P. Laflamme, Henri Fortin, Gaston Vachon, E.W. Duffy, Gérard Couture, Raymond Duval, Valois Corriveau, Régis Pelletier, E. Raymond, Vincent Dumas, Claude Méthot, Gaston Nadeau, Gaston Charest, C. Lamarre, Guy Caron, Jacques Boucher, Henri Paradis, Raoul Jomphe, Lorenzo Therrien, Paul Deschênes, Jean Malo, Florian Audet, Yvon Jolicoeur, diacre, Yvon Lajeunesse, René Trudeau, P.E. Richard, Stanley Kennedy, Yvon Cholette, M. Lavallée et N. Boucher.

Source : *Le Nordic*, cahier spécial 50^e anniversaire, 24 septembre 1975 et la paroisse de Sacré-Cœur.



Le père Gagné, prêtre missionnaire, premier curé de Shelter Bay. Photo prise en 1921.

Les dernières années de la «Quebec North Shore» à Shelter Bay ne sont pas vigoureuses, car les activités ralentissent. La rentabilité de la modernisation d'une usine d'écorçage au pied du barrage hydro-électrique ainsi que d'une dalle qui y transporte le bois depuis le haut de la chute, est compromise par l'incendie de 1955. Toutes les raisons qui ont contribué au départ de l'entreprise ne nous sont pas connues mais la logique de la rentabilité jouait contre Shelter Bay. Demeurée au stade de l'activité primaire, l'activité de transformation se limitant à l'écorçage, la région avait vu sa compétitivité diminuée à cause de l'accès difficile de sa forêt. Il fallait s'enfoncer toujours davantage à l'intérieur et cela devenait coûteux, d'autant plus que l'entreprise avait un autre choix. Dans sa très riche concession sur la Manicouagan, le gouvernement du Québec s'appêtait à inonder un vaste territoire pour un projet hydro-électrique (celui du complexe Manic-Outarde). Ne voulant pas gaspiller toutes ces ressources, il avait incité la «Quebec North Shore» à concentrer ses efforts dans cette région. Or, le bassin de la rivière-aux-Rochers n'équivalait qu'à environ 1/7 de la superficie totale des concessions de cette compagnie dans le bassin de la Manicouagan et des Outardes. De plus, la mécanisation du travail en forêt l'amènera à concentrer ses opérations. À Shelter Bay, les activités forestières cessent au mois de mars 1962 et le déménagement du matériel et de l'équipement utilisables a lieu l'année suivante. Que serait-il advenu de ce village et de ses habitants, si une nouvelle occasion de développement ne s'était présentée en 1959? Aurait-il connu le sort des Franquelin et des Clarke City?

C — PORT-CARTIER

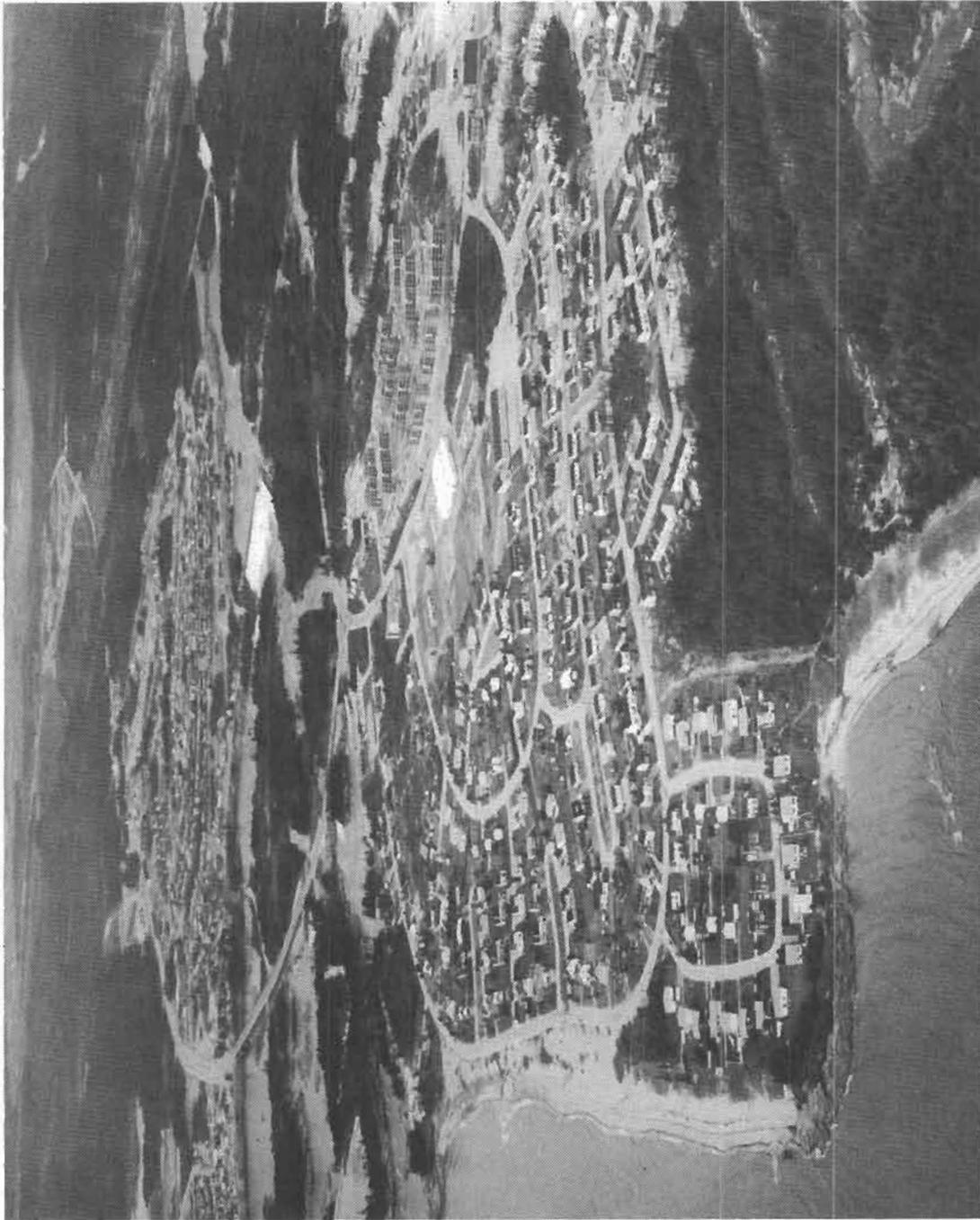
L'arrivée d'une nouvelle entreprise œuvrant dans un domaine différent apporte des modifications importantes à la physiologie de la région. Elle aura aussi un impact

majeur sur la population de Shelter Bay: les conditions historiques dans lesquelles cette arrivée eut lieu, seront, pendant plusieurs années, cause d'un malaise. En effet, une certaine ségrégation s'établit entre les habitants de l'ancienne ville, Shelter Bay (le secteur ouest) et ceux des quartiers plus jeunes (le secteur est), réunis dans une ville neuve, Port-Cartier. La ville hérite ainsi d'un défi humain qu'elle s'emploie à relever tout en faisant face à un développement économique spectaculaire qui la projette en une quinzaine d'années, du rang de village fermé à celui d'un «Dawson City de l'ère industrielle».

Le second souffle

L'installation de la «Quebec Cartier Mining»

La richesse ferrugineuse des terres qui se trouvent au nord de Port-Cartier est connue depuis beaucoup plus longtemps que le début de son exploitation. Le père Babel (1826-1912), missionnaire oblat originaire de Suisse, celui-là même qui travaillait avec les Montagnais, avait entrepris pour son évêque, la description géographique, botanique et géologique de l'arrière-pays. Babel fit, de 1866 à 1870 d'importantes découvertes, c'est pourquoi on trouva sur ses traces un géologue du gouvernement du Canada, Alfred Peter Low (1861-1942). De 1892 à 1895, il explore cette très vaste région avec des moyens fort modestes, tout comme l'avait fait avant lui le père Babel. Quoique concluants, leurs efforts ne donneront pas de résultats immédiats parce que la demande canadienne est trop faible pour entreprendre l'exploitation de cette richesse naturelle. Quant aux États-Unis, les réserves de fer du Minnesota leur suffisaient encore. Même si, vers 1870-1875, une forge avait été établie sur la rivière Moisie, l'exploitation du fer



On peut apercevoir, au premier plan, le secteur est de la ville de Port-Carrier. Le secteur ouest apparaît à l'arrière plan.



L'usine de bouletage où on transforme le minerai en boulettes concentrées afin de faciliter son transport.
Source : archives de la compagnie minière Québec Cartier.

sur la Côte-Nord relevait alors de l'irréel, compte tenu de l'inaccessibilité de l'endroit.

Quelques événements marquants viendront bouleverser cet état de choses : les Américains, après la fin de la Deuxième Guerre mondiale, commencent à s'inquiéter de la baisse de leurs ressources en quantité et en qualité. La concentration du minerai diminue dans les gisements en opération et le gouvernement de Washington exige des redevances de plus en plus importantes aux entreprises d'extraction. Enfin, l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent permettant de relier l'estuaire du fleuve et le cœur industriel des États-Unis pour des navires de gros tonnage, rien n'empêche plus les millions de dollars des plus importantes entreprises minières des États-Unis d'affluer sur la Côte-Nord.

C'est d'abord la toute puissante « U.S. Steel » de Pittsburgh qui s'intéresse à ce qui est encore Shelter Bay et son arrière-pays. Dès 1957, la « Québec Cartier Mining » (elle deviendra la minière Québec Cartier le 7 mai 1968) obtient son incorporation pour explorer et mettre en valeur les gisements de fer de la fosse Québec-Labrador. En 1958, on

envisage de s'attaquer à l'exploitation du lac Jeannine, ce gisement étant le plus accessible et le moins éloigné des côtes. C'est une entreprise immense que des projections de dépenses évaluent à 100 millions de dollars en 1958-59. Il en coûtera finalement environ 350 millions : ceci comprend un port à l'abri des intempéries pouvant accueillir simultanément trois minéraliers jaugeant 100 000 tonnes chacun, une centrale hydro-électrique sur la rivière Hart-Jaune, la ville de Gagnon (d'environ 3 000 habitants), l'enlèvement du mort-terrain, la construction d'un concentrateur — puisque la concentration du minerai en fer n'est que de 30 à 33% alors que les aciéries nécessitent une concentration de 60 à 66% —, une voie ferrée longue de 308 kilomètres et des installations communautaires et résidentielles supplémentaires pour ce qui devient la ville de Port-Cartier.

Le constructeur du port est connu en janvier 1959 : il s'agit de la firme Canet Janin. Sa tâche n'est pas facile puisqu'il faut retenir les eaux de l'estuaire pour creuser le bassin intérieur. Un désastre important aurait pu subvenir à l'automne de 1960,



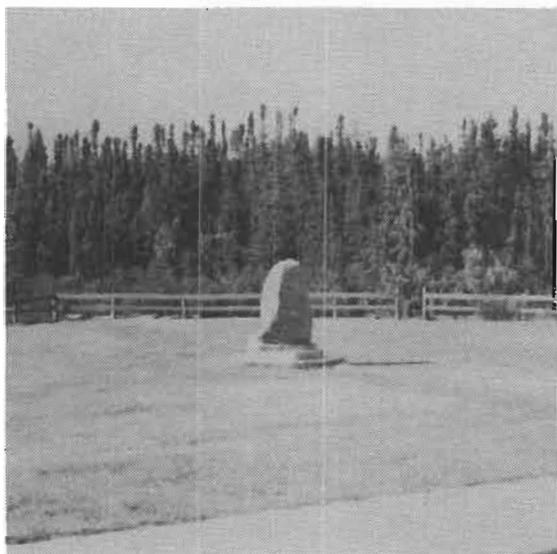
Édifice servant de siège social et de centre administratif à la compagnie Québec Cartier, à Port-Cartier.

LES PRÉSIDENTS DE LA COMPAGNIE MINIÈRE QUÉBEC CARTIER

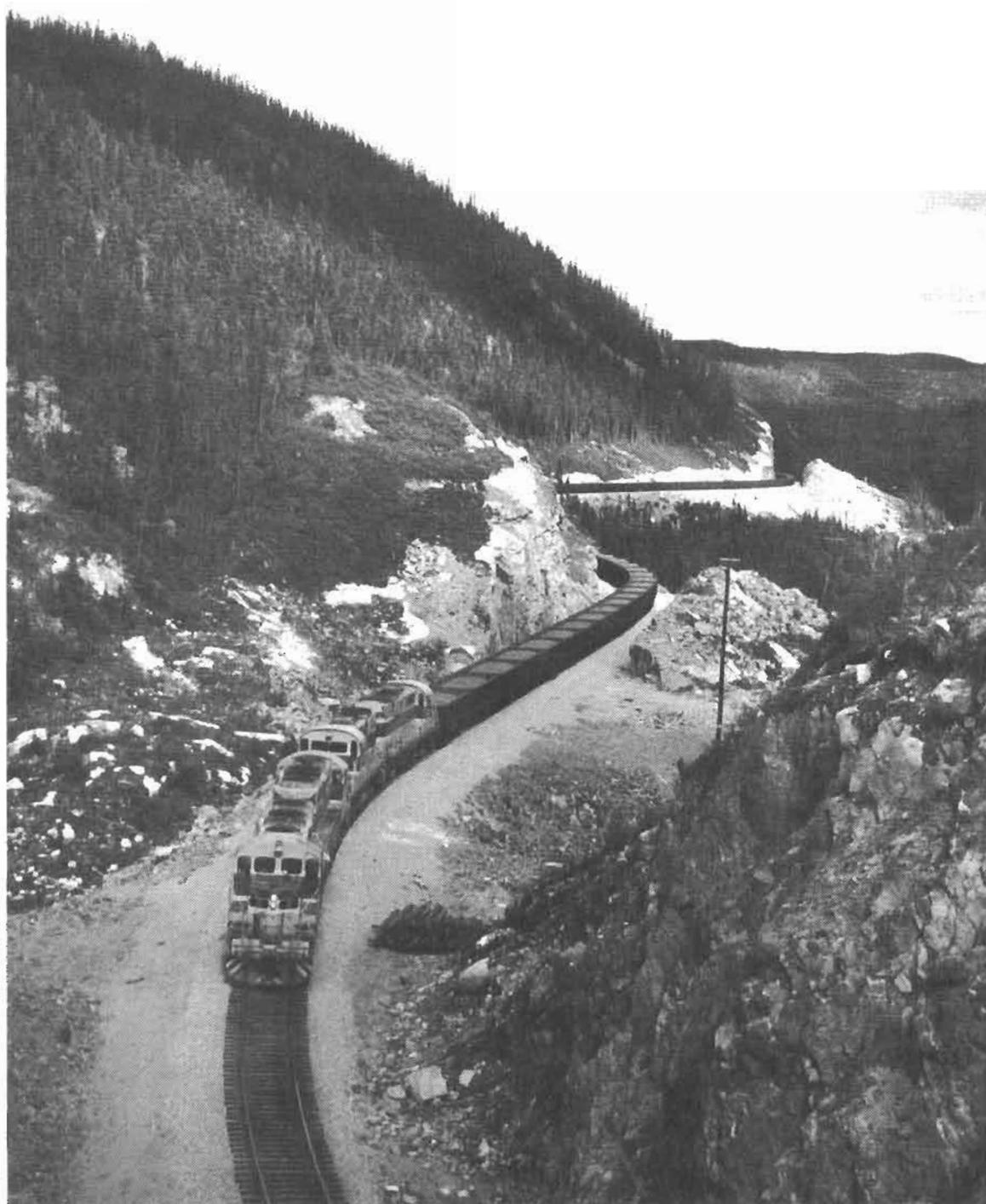
L.J. Severson, de 1957 à 1964.

L.J. Patterson, de 1965 à 1980.

G. Massobrio, de 1980 à ...



La première roche de minerai extraite de la mine du lac Jeannine, située entre Gagnon et Fermont, à environ trois cents kilomètres au nord de Port-Cartier.



Transport du minéral de fer en provenance de Fermont, jusqu'à l'usine de Port-Cartier où il sera transformé en boulettes. Source : archives de la compagnie minière Québec Cartier.



Le port industriel de Port-Cartier peut accueillir des navires de plus de 200 000 tonnes. On aperçoit, sur la pointe, les silos à grains. Source : archives de la compagnie minière Québec Cartier.

lorsqu'à la suite d'une tempête les lieux du travail sont inondés, mais les dégâts se limitent à un retard d'un mois sur l'échéancier prévu. Quant au chemin de fer, 20 ponts et 5 tunnels (dont le plus long excédera 430 mètres) sont nécessaires à son parachèvement. Les bureaux du siège social sont inaugurés à Port-Cartier le 8 juillet 1960. Les activités de la compagnie vont bon train et dès le 6 octobre 1962, elle est en mesure d'expédier du minerai sur le marché européen en plus de fournir les aciéries américaines.

La question humaine

La construction de cette infrastructure par la « Québec Cartier Mining » va fournir de l'emploi à un nombre important de travailleurs. Notons toutefois que l'entreprise ne générera guère plus de 2 000 emplois perma-

nents pendant les premières années d'exploitation. Ces travailleurs sont, pour la plupart, de nouveaux habitants de Shelter Bay/Port-Cartier. Les employés peuvent acquérir une propriété à bon prix en achetant le terrain de la « Québec Cartier Mining ». De plus, le secteur est de la ville se dote d'écoles, d'un hôpital moderne, d'un centre de loisirs et d'un centre commercial. Cette immigration se teinte d'un élément linguistique car plusieurs employés sont anglophones, Américains ou Canadiens anglais. Peu d'entre eux choisissent de résider dans le secteur ouest (l'ancien Shelter Bay).

Pourquoi la nouvelle compagnie minière n'a-t-elle pas décidé d'ériger ses installations sur le lieu de l'ancien village qui vivait, jusque-là, de l'exploitation forestière? Après tout, une des raisons qui favorise le choix de la région de Shelter Bay pour l'établissement du port plutôt que le site de



Les installations de la Quebec Cartier dans les années soixante. On peut voir, en arrière plan, le siège social situé près de la route 138 et de part et d'autre du boulevard Portage des Mousses, le centre commercial et, plus près, le centre socio-culturel appartenant encore à la compagnie à cette époque.

Pointe-Noire est justement la présence d'une agglomération à proximité. On croit que le gouvernement québécois a incité la «Quebec Cartier Mining» à s'établir à Shelter Bay ou dans les environs parce qu'il croyait déjà, à ce moment-là, que la «Quebec North Shore» abandonnerait le village, même si cette appréhension ne se concrétisa que plus tard. Notons que l'endroit où était prévu le port, la partie est de la rivière-aux-Rochers, appartenait à la province de Québec, alors que de l'autre côté, les terrains étaient la propriété de la «Quebec North Shore». Il faudrait cependant approfondir la question par d'autres recherches car Port-Cartier a été construit dans le cadre des lois minières. Il n'est pas impossible que pour bénéficier de subventions, l'entreprise minière ait dû construire une ville nouvelle et ignorer l'agglomération déjà existante.

Quoi qu'il en soit, les démarches de l'incorporation de la nouvelle ville de Port-Cartier se font en février et mars 1959, même si le *Montréal-Matin* l'annonce comme effective dès le 4 février. Celle-ci réunit désormais l'ancien et le nouveau quartier. Les procureurs de la «Quebec North Shore» aidant à obtenir l'incorporation, la gestion de la ville promet dès lors une différence notable puisqu'elle s'éloigne du paternalisme pratiqué par la compagnie. Il y aura un conseil municipal élu et les services publics seront fournis par la ville. C'est indirectement, par ses taxes, que la compagnie minière contribuera au bien-être de ses concitoyens. La charte de la ville prévoit cependant que pour les trois premières années de son existence — le temps de son établissement — Port-Cartier aura un maire et un conseil non élus. Le maire Roger Labrie et les échevins Ovila Bijould, Jean Lemire, Georges Gauvin, Bernard Kelly et Jean Paul Drolet forment le premier conseil municipal. L'un des sujets à l'ordre du jour sera l'électricité, les différents réseaux existant à l'est et à l'ouest de la ville n'étant pas compatibles. Cette question d'énergie ne sera réglée définitivement qu'en 1967 lorsque Port-Cartier vendra son réseau hydro-électrique pour se raccorder à Hydro-

Québec, les citoyens s'étant prononcés sur le sujet lors d'un référendum en novembre 1966.

Détail intéressant, J.C. Borcoman, gérant de la «Quebec North Shore», remplacera Jean Lemire au conseil municipal le 9 novembre 1959. L'arrivée d'Alexander Taite de la «Quebec Cartier Mining», comme échevin illustre bien le poids des deux entreprises pour les destinées de la ville. Monsieur Taite, surintendant en charge des différents développements physiques de la compagnie à Port-Cartier et à Gagnon, fut d'ailleurs le premier dirigeant de la «Quebec Cartier Mining» à s'installer avec sa famille à Port-Cartier. Phénomène plus concret encore que la présence politique de deux représentants des compagnies, la jeune ville est encore assujettie aux entreprises sur le plan physique. En 1960, les bureaux municipaux et la prison sont des locaux de la «Quebec North Shore» et les réparations et les améliorations nécessaires sont effectuées par ses employés. La «Quebec Cartier Mining», quant à elle, loue certaines rues du secteur est à la ville moyennant un dollar par année. Son équipement et sa main-d'œuvre sont mis à contribution pour l'entretien des rues et pour environ 20 000 dollars, cette même compagnie met à la disposition de la ville un camion et les accessoires nécessaires à la lutte contre les incendies. Peu de temps après, Port-Cartier prend en charge l'entretien des rues, et du système d'aqueduc et d'égouts de la «Quebec North Shore» pour un montant nominal de 1 dollar. En 1963, la ville rachète son ancien hôpital au prix de 20 000 dollars pour en faire un hôtel de ville. L'entreprise dont le siège social se situe maintenant à Baie-Comeau, doit ensuite faire don à la ville d'un montant non inférieur au prix d'achat : ce genre de transaction est possible grâce au système fiscal en vigueur. Les forces policières sont les seules à ne pas impliquer les entreprises privées puisque la Sûreté provinciale prête 5 agents en attendant que la ville organise son propre corps de police.

LES NOUVEAUX ARRIVANTS À PORT-CARTIER

Voici l'origine des nouveaux arrivants (les chefs de famille uniquement) à Port-Cartier durant les années '60 :

Côte-Nord :	30%
Autres :	15%
Gaspésie :	14%
Québec et banlieue :	10%
Bas St-Laurent :	8%
Maritimes :	8%
Saguenay, Lac St-Jean :	6%
Ailleurs rive-sud :	5%
Montréal et banlieue :	3%
Ailleurs rive-nord :	1%

Source : Bémer inc.

La nécessité d'un rapprochement des deux parties de la ville devient vite une évidence pour les Portcartois, particulièrement après la fermeture définitive de la « Quebec North Shore », le 20 août 1963. La mise à pied d'une centaine d'employés suite à l'arrêt des opérations du moulin à bois et de l'expédition, est durement ressentie dans Port-Cartier ouest. Le pré-avis de licenciement d'un mois ne plaît pas aux travailleurs qui le jugent trop court, mais la diminution des activités laissait présager cette décision de l'entreprise. On craint pour la vitalité économique de la partie ouest, ses restaurants, son cinéma, ses demeures. En 1962, le conseil municipal, après avoir effectué son premier emprunt d'importance, veut doter les quartiers est et ouest de la ville des mêmes services publics essentiels : l'eau, les égouts, l'éclairage, l'asphalte. L'ouverture des ponts reliant les deux secteurs fut le premier événement souligné par le livre d'or de la ville, le 22 septembre 1963 exactement à 14 heures. La circulation automobile s'y faisait depuis le 25 mai et la vitesse maximale permise était de 30 milles à l'heure. Le pont Bailey, à voie unique, n'autorisait qu'une vitesse

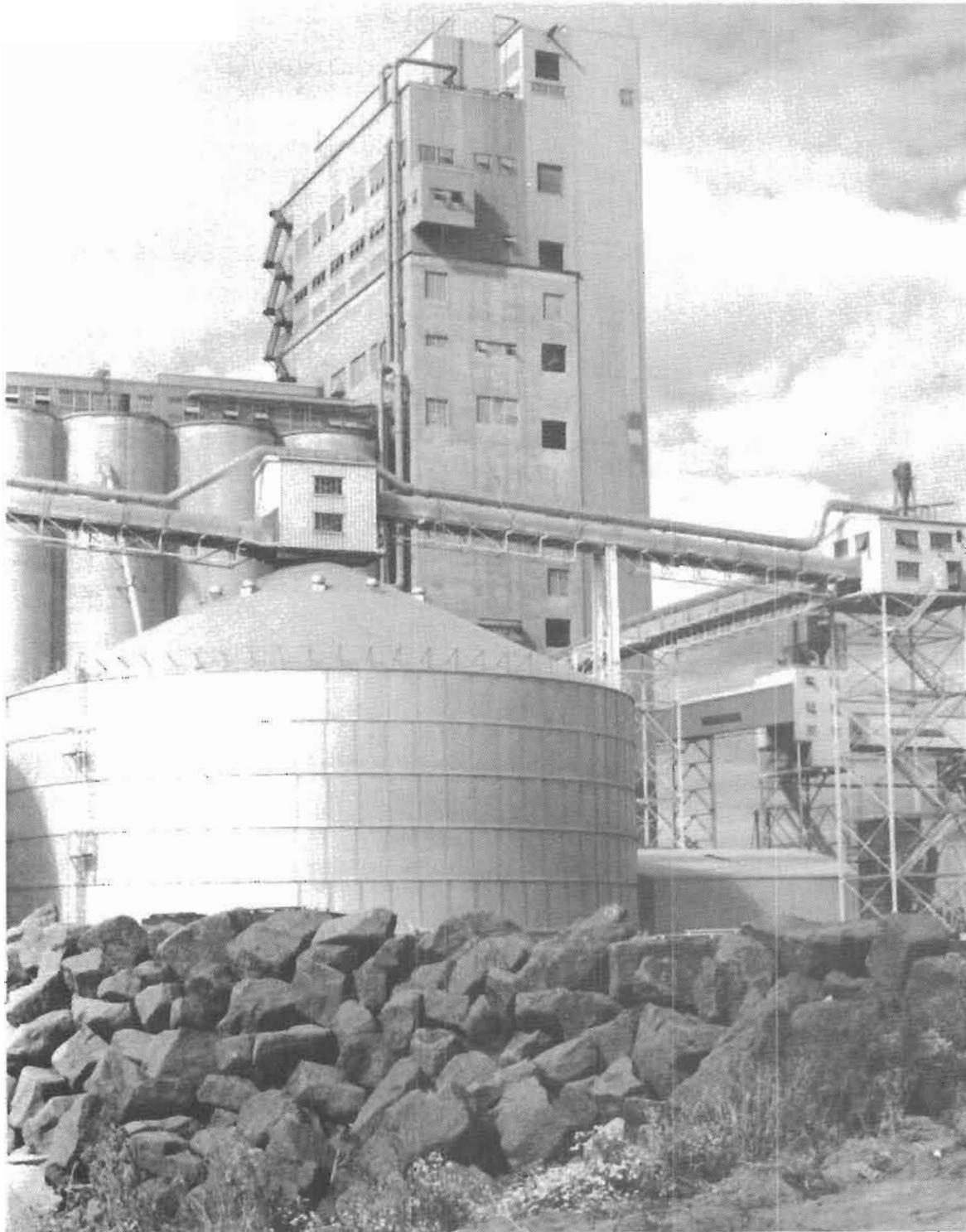
de 10 milles à l'heure et le trafic lourd y était interdit. Des trottoirs y seront ajoutés par la suite. Les citoyens ayant désormais accès à l'île de la Cité (aujourd'hui l'île McCormick), la ville décide d'y installer un parc.

Dans les années soixante, l'investissement pourtant important de la compagnie Dreyfus n'aura pas l'impact de celui de la compagnie minière Québec-Cartier. La firme compte recevoir, expédier et entreposer des céréales. La chambre de commerce de Port-Cartier déployant beaucoup d'efforts pour obtenir la venue de cette entreprise, reçoit une lettre d'encouragement du ministre fédéral Mitchell Sharp. Celle du ministre provincial Gérard D. Lévesque est moins optimiste :

« Les raisons économiques... que l'entreprise privée est sûrement en mesure d'évaluer mieux que quiconque, seront le critère décisif qui guidera celle-ci dans le choix d'un site. Conséquemment, le choix de ce site ne peut être l'objet d'une préférence de notre part. »

Dreyfus opte finalement pour Port-Cartier, attirée par le port qui peut accueillir de gros navires, puisqu'à marée basse son niveau d'eau se situe encore à plus 50 pieds. Elle installe donc ses élévateurs à grains avec des silos d'une capacité de stockage de 10 millions de boisseaux près des installations de la compagnie minière et débute ses opérations en 1967, même si l'inauguration officielle n'aura lieu qu'en 1968.

Après une association avec une entreprise de New York en 1970, Dreyfus change son nom pour celui de « Port-Cartier Elevators Company ». Les navires peuvent dorénavant transporter des céréales au retour des livraisons de fer aux Grands Lacs. L'impact sur la population portcartoise est modeste, puisqu'elle n'emploie qu'environ 125 personnes à ses débuts. Les Portcartois ayant travaillé à la construction des infrastructures exercent néanmoins des pressions auprès de la compagnie pour qu'elle embauche des travailleurs de leur ville, certains d'entre eux s'inquiétant du nombre important d'ouvriers permanents engagés à l'extérieur.



Les silos à grain installés à Port-Cartier sont parmi les plus gros au monde. D'une capacité de stockage de 10 millions de boisseaux, ils furent mis en opération en 1967.

LES EMPLOIS À LA COMPAGNIE MINIÈRE QUÉBEC CARTIER

Voici un tableau qui nous donne l'historique de l'emploi de la compagnie minière Québec-Cartier de 1959 à nos jours pour Port-Cartier, Gagnon et Fermont. Deux dates charnières sont à souligner : celle de 1972-1973 avec l'ouverture de Fermont et celle de 1984-1985 qui marque l'abandon de la ville nordique de Gagnon³.

<i>Année</i>	<i>Cadres</i>	<i>Soutiens</i>	<i>Horaires</i>	<i>Total</i>
1959				824
1960				1293
1961				1859
1962	320	497	1506	2323
1963	291	381	1492	2164
1964	314	391	1571	2276
1965	323	351	1345	2019
1966	338	351	1283	1972
1967	338	317	1152	1807
1968	328	289	1103	1720
1969	310	276	1023	1609
1970	296	272	1042	1610
1971	318	300	1036	1654
1972	340	241	1108	1689
1973	373	317	1462	2152
1974	448	411	1889	2748
1975	572	483	2487	3542
1976	632	561	2857	4050
1977	595	448	2431	3474
1978	590	403	2554	3547
1979	628	419	2822	3869
1980	612	428	2875	3915
1981	638	418	2635	3691
1982	566	341	1987	2894
1983	485	294	1850	2629
1984	430	286	1912	2628
1985	428	224	1820	2472
1986	394	184	1584	2162
1987	378	177	1579	2134
1988				2084
1989				2303

3. Les relevés sont effectués au 31 décembre de chaque année à l'exception de 1987, au 30 novembre.

La venue de ces entreprises n'a cependant pas réglé entièrement le problème du chômage occasionné par la fin des opérations de la «Quebec North Shore». La jeune ville prend quelques initiatives pour venir en aide aux travailleurs en quête d'emploi; ainsi, on voudrait bien obtenir du Bureau provincial de placement de Baie-Comeau des représentants pour Port-Cartier afin d'éviter aux chômeurs de se rendre à grands frais à cet endroit pour passer une entrevue ou être engagés. Le conseil municipal fait également des démarches au niveau régional et profite des développements industriels de Sept-Îles (le projet de bouletage de Pointe-Noire) et des travaux sur la Manicouagan pour muser la candidature de ces concitoyens, toutes les résolutions ayant pour prémisses

«...que l'économie de la ville de Port-Cartier... passe à travers une crise très sérieuse de chômage».

Pour l'ensemble des Portcartois, le manque de travail n'est pas, bien entendu, dû à une mauvaise volonté. Un maigre 5% des répondants à un sondage indiquait que le choix d'un emploi était dicté par une somme de travail peu exigeante. Voilà pour les «difficiles». Pour 50% des répondants, la stabilité de l'emploi est l'objet le plus recherché; viennent ensuite les conditions de travail (23%), le salaire (13%) et les relations avec les employeurs (9%). C'est le recyclage dans des activités différentes qui occasionne le plus de difficultés pour obtenir un autre emploi.

D'autre part, il serait vain de rechercher des entrepreneurs pour la petite et moyenne entreprise à Port-Cartier à cette époque. La pêche, activité si populaire sur la rive opposée du fleuve, connaît un accroissement au milieu des années soixante. Il s'agit de l'organiser commercialement, aucune entreprise du genre ne s'étant encore développée. À l'hiver 1964-65, la ville, aidée de subventions du gouvernement provincial et de la «Quebec Cartier Mining», aménage un quai et construit un entrepôt. Il est aussi question

de procéder au dragage du bras ouest de la rivière-aux-Rochers. Une coopérative de pêcheurs regroupant une vingtaine de membres se crée la première année. Au mois de mars 1965, 28 personnes manifestent leur intérêt pour le projet et le jugent prometteur. Le succès des premières activités aidant, la coopérative acquerra, en 1967, l'entrepôt de la ville pour une somme de 7 000 dollars.

Bilan à la veille d'un tournant

À la fin des années 1960, Port-Cartier est à la croisée des chemins. La petite ville a connu une forte expansion au début de la décennie et s'apprête à renouveler l'expérience. Elle viendra de nouveau de l'industrie lourde: la consolidation de l'activité d'extraction, l'arrivée d'une usine de bouletage et un renouveau de l'industrie forestière. Voyons l'effet de ces premiers bouleversements sur la population.

Les grands propriétaires fonciers de la ville ne sont pas des particuliers mais bien les deux entreprises qui ont présidé à sa naissance. La «Quebec North Shore» demeure propriétaire de tous les terrains vacants de l'ouest de la ville et la «Quebec Cartier Mining», de ceux de l'est, en plus de ceux où il y a eu construction, à l'exception d'une cinquantaine de lots. Seule l'île de la Cité (l'île McCormick) appartient à la ville.

En 1968, plus de 50% des chefs de famille de Port-Cartier habitent l'endroit depuis moins de six ans. Les nouveaux venus sont inégalement répartis puisqu'une grande proportion de ces derniers s'installe dans le nouveau secteur. Dans les vieux quartiers, à l'ouest de la rivière-aux-Rochers, 66% des chefs de ménage vivent dans la région depuis plus de vingt ans. Cette constatation soulève la question de l'appartenance au milieu. Il est évident que la population du secteur ouest tient davantage à demeurer à Port-Cartier: 58% de la main-d'œuvre n'accepterait pas d'emploi à l'extérieur. Par contre, 38% des plus récents arrivants du côté est esti-

ment que Port-Cartier pourrait ne constituer qu'une étape dans leur carrière. Pour l'ensemble des habitants, c'est 27% des Portcartois qui songent à partir, soit le quart de la population de la ville.

Nombre de caractéristiques témoignent de la non-homogénéité des Portcartois à cette époque : de part et d'autre de la rivière-aux-Rochers, on ne se reconnaît pas toujours les mêmes affinités. D'abord, les fréquentations entre les deux secteurs de Port-Cartier sont peu nombreuses :

« Au-delà de 90% des chefs de famille de la partie ouest ont leurs amis dans la même partie de la ville. Il en est de même pour les chefs de famille de la partie est. »

Les liens de parenté sont pratiquement inexistantes. La scolarité des citoyens de Port-Cartier est aussi un facteur de différenciation : alors que 66% des chefs de ménage du secteur est ont obtenu leur diplôme de fin d'études secondaires, la proportion chute à moins de 10% pour le secteur ouest. Il n'est donc pas étonnant que le taux de chômage atteigne 33% dans un des quartiers de l'ancien Shelter Bay pendant que le nouveau secteur jouit d'un taux relativement confortable de 7%. L'inégalité se constate aussi en ce qui concerne la propriété d'un véhicule automobile ; les chefs de ménage possèdent une voiture dans 88% des cas pour le secteur est alors que la proportion se situe autour de 65% pour le secteur ouest.

POPULATION DES SECTEURS DE PORT-CARTIER

Le relevé de la population par les curés de Port-Cartier montre deux paroisses différentes à la toute fin de 1963. Pour une communauté de 3 503 individus où l'on dénombre 702 familles, la ventilation par secteur se présentait ainsi :

<i>SACRÉ-CŒUR</i> (Port-Cartier ouest)		<i>SAINT-ALEXANDRE</i> (Port-Cartier est)	
368	FAMILLES	336	
366	FAMILLES CATHOLIQUES	260	
2	FAMILLES AUTRES RELIGIONS	76	
1947	PERSONNES CATHOLIQUES	1 556	
5	PERSONNES AUTRES RELIGIONS	353	

Source : *Le Meilleur Journal*, le mercredi 4 décembre 1963, p.1, f.14.

Les habitants des deux secteurs de la ville meublent différemment leurs temps libres. Du côté ouest, on aime bien aller au cinéma, regarder la télévision et se rendre chez des amis ou les recevoir. Dans l'autre secteur, les personnes interrogées ont répondu

qu'elles préféreraient la lecture, le théâtre, les concerts et la danse. Par contre, comme partout au Québec dans les années soixante, la télévision occupe la première place dans les loisirs, son coût étant peu élevé. À cette époque, 83% des Portcartois déclarent regarder

der régulièrement le petit écran, 16% occasionnellement et un maigre 1% jamais. L'ouverture, dans les années 50, d'une route pavée qui mène à Sept-Îles a contribué à rompre l'isolement de la population. Cette municipalité, plus populeuse que Port-Cartier gagne la faveur des Portcartois et Portcartoises pour magasiner et se procurer plusieurs articles dont les automobiles et les vêtements pour dames. Notons la persistance, pour ce dernier secteur de consommation, de l'habitude d'acheter par catalogue, prise alors que les déplacements étaient plus difficiles.

Cette division de la ville en deux secteurs n'est pas seulement le lot de Port-Cartier. De fait, il aurait été surprenant

qu'il n'en soit pas ainsi, les habitants des deux quartiers ayant peu de choses en commun durant les premières années de leur cohabitation. Comme le notait un rapport que la Chambre de Commerce présentait à la ville:

«s'impose d'elle-même en ce que les gens recherchent un milieu qui convient à leur personnalité, à leur goût et à leur possibilité. La ségrégation résidentielle et occupationnelle existe partout; ce n'est pas un mal en soi.»

Néanmoins, il ne faut pas s'employer à creuser les écarts et les autorités portcartoises, tenant compte de cette réalité et de l'expérience qu'elles en ont, s'appliquent à relever le défi.

PRINCIPALES ACTIVITÉS DE LOISIRS DES CHEFS DE FAMILLES

Notons que les soirées avec les amis sont plus populaires que celles avec les parents. Il faut sans doute y voir, comme nous le suggère la colonne «jamais», l'éloignement de plusieurs familles de leur lieu d'origine. Comme pour l'ensemble du Québec, il se produit pendant les années d'après-guerre un glissement de la solidarité familiale vers une sociabilité de loisirs.

Genre	Régulièrement	À l'occasion	Jamais
Télévision	83%	16%	1%
Lecture	52%	39%	9%
Promenade en voiture	45%	39%	16%
Chasse et pêche	42%	26%	30%
Activités dans un groupe organisé	31%	20%	49%
Pratique d'un sport	30%	26%	44%
Assistance aux manifestations sportives	28%	33%	39%
Soirée avec des amis	22%	71%	7%
Soirée avec des parents	22%	46%	32%
Danse	9%	52%	39%
Motoneige	8%	9%	83%
Cabarets et restaurants	6%	54%	40%
Cinéma	4%	36%	60%
Théâtre et concert	1%	29%	70%

Source: Dossier urbain-concept Bémer, p. 113.

Sur le plan des idées, Port-Cartier subit l'influence du reste de la province. Quelques manifestations du nationalisme québécois peuvent être remarquées et les idéaux de gauche sont connus. Décision symptomatique, le conseil municipal entreprenait, en 1963-64, des efforts en vue d'améliorer le français écrit des comptes rendus de ses assemblées. L'un des journaux locaux, *Le Meilleur Journal*, sous la plume toujours provocante de son journaliste-éditorialiste et propriétaire, Maurice Bégin, suit l'évolution de la scène politique provinciale. Il commente longuement la visite du général De Gaulle et ne mâche pas ses mots envers le premier ministre canadien, Pierre Elliot-Trudeau. L'intérêt pour l'extérieur est bien réel et on ne peut certainement pas accuser les Portcartois de vouloir demeurer repliés sur eux-mêmes. Ils veulent rompre l'isolement causé par la distance et demandent aux grands journaux montréalais et québécois d'améliorer leur distribution chez eux. Entre-temps, les journaux locaux reproduisent à la une des articles du *Devoir* et du *Soleil* traitant des grandes questions qui agitent la société québécoise : la création du ministère de l'Éducation, l'arrivée des trois Colombes à Ottawa d'après Claude Ryan, les opinions de René Lévesque rapportées par Michel Roy, tout y passe. Robert Cliche, le chef provincial le plus populaire de l'histoire du Nouveau Parti Démocratique visite Port-Cartier en septembre 1967 :

«...en vue de jeter les bases pour une organisation qui travaillera à l'avancement des idées socialistes chez-nous».

Mais a-t-on véritablement besoin de ce parti pour la propagation de ces idées et la mise en action de ces moyens? Le syndicalisme, ses chefs, et surtout la venue de différents corps de métier militant à l'occasion de l'ouverture des divers chantiers de la région s'en chargent mieux que quiconque. En mai 1960, la «Quebec North Shore» se voit forcée de reconnaître un syndicat (catholique) en signant une convention collective. Les

travailleurs deviennent plus revendicateurs et une grève éclate à la «Quebec Cartier Mining». Les ouvriers en retirent des bénéfices importants et les luttes syndicales gagnent en popularité.

C'est dans ce contexte social que se situe l'annonce de l'établissement de la multina-

LISTE DES CURÉS ET VICAIRES

Paroisse Saint-Alexandre

BÉDARD, Godefroy, curé, 1959.
MICHAUD, Pierre, curé, 1960.
BOUCHARD, Cyprien, vicaire, 1960.
MacFARLANE, James, vicaire, 1961.
OUELLET, L.H., vicaire, 1961.
FRANCOEUR, G.H., curé, 1965.
DUFFY, G.H., curé, 1966.
D'ENTREMONT, François, curé, 1966.
CORMIER, Charles-Omer, curé, 1968.
DUMAS, Vincent, curé, 1971.
PELLETIER, Régis, curé, 1973.
JOMPHE, Raoul, curé, 1977.
CHOLETTE, Yvon, curé, 1982.
AUDET, Florian, curé, 1983.
TURCOTTE, Marc, vicaire, 1983.
MORNEAU, Lucien, adjoint, 1988.
PALARDY, Gaston, adjoint, 1988.
Occasionnels: Robert Fouquet, Maurice Lavigne, Lucien Desmeules, Raymond Labbé, Édouard Lavoie, Marc Leboeuf, Paul Brousseau, Thomas Brousseau, Antoine Mercier, Jean-Marie Lefrançois, Léon Girard, Germain Gagnon, Henri Boudreau, J. Albert Bélanger, Lucien Lacroix, Émilien Marois, Gérard Couture, Paul Juneau, Gaétan Charest, Fernand Marquis, François Devost, Guy Savard, Léonce Marsoliau, Claude Lizotte, Alcidas Allard, Gérald Young, P.E. Robitaille, Robert Boutet, Hailand d'Eon, Raoul Martin, Marcel Cormier, Jean Chevalier, Nérée Jacques, Stanley Kennedy, Origène Bradette, Guy Caron, Marcel Lavallée, Raymond Lajeunesse, Jacques Boucher, P.E. Richard, Jean Dubois, Gilles Laniel, Paul Deschênes et Lucien Côté.

Source: paroisse Saint-Alexandre.

tionale «International Telephone and Telegraph» et de sa filiale Rayonier-Québec. Elle vient, pour un temps, adoucir les inégalités entre les deux secteurs de Port-Cartier en permettant à l'ouest de se développer et faire contrepoids à la «Quebec Cartier Mining» dans l'assiette des taxes municipales. La ville et ses dirigeants pourront ainsi bénéficier d'une plus grande marge de manœuvre. Toutefois, l'obtention d'immenses concessions de terres à même les propriétés de la Couronne, ajoutée à la mauvaise image corporative d'I.T.T., rendront Rayonier-Québec suspect aux yeux de plusieurs.

Les années folles

L'aventure de Rayonier-Québec

Une étude produite en 1972 pour l'Office de planification et de développement du Québec, alla jusqu'à prédire — en maximisant — que Port-Cartier compterait une population de 75 000 habitants en 1986. Ceci suffit à illustrer les potentialités des années 1970 sur la haute Côte-Nord et dans la ville qui nous intéresse.

Les bonnes nouvelles débutent avec l'annonce par la compagnie minière Québec Cartier d'un investissement important (environ 300 millions de dollars). C'est le début de l'exploitation du Mont-Wright qui permettra de doubler la production de la compagnie et de construire une autre ville nordique: Fermont. Ceci a pour effet de consolider la position de Port-Cartier comme porte de sortie des richesses minérales de son arrière-pays pour une décennie encore.

C'est alors que vient s'ajouter un projet gigantesque de production de pâte dissolvante. Un protocole d'entente est signé le 29 juin 1971 entre le gouvernement du Québec, Rayonier-Québec Inc., la ville de Port-Cartier et la Régie des eaux du Québec. La somme requise pour ce projet s'élève à

160 millions de dollars, les premiers 120 millions devant être la contribution de l'entreprise et le reste celle des deux paliers de gouvernement, soit 19 millions de Rexfor au niveau provincial et 21 millions du Ministère de l'Expansion économique et régionale. Contrairement à l'investissement de la compagnie minière Québec Cartier, ce montant fabuleux profitera presque entièrement à l'économie de Port-Cartier. Environ 500 emplois seront créés à l'usine de Port-Cartier et près de 1 200 en forêt. La responsabilité de la ville de Port-Cartier se limite à la mise sur pied d'un système d'égouts et de conduites d'eau pour un montant qui ne dépassera pas la somme que le gouvernement de la province lui remettra. La concession de territoire faite à la compagnie est de 52 200 milles carrés, presque le 1/5 de la forêt québécoise! Un an après le début de la construction de l'usine, le droit de coupe est accordé pour une période de 40 ans, jusqu'à concurrence de 2 000 000 de cordes de bois par année. L'exploitation de Rayonier devrait doubler en 1980 et tripler en 1987. Le gouvernement Bourassa ayant mené sa dernière campagne électorale sur la promesse de créer 100 000 emplois, le second «attenué» du protocole se lit comme suit:

«...un tel complexe et les activités y afférentes contribueront directement à la création de plusieurs centaines d'emplois au Québec et, indirectement, à la création de plusieurs milliers d'emplois dans les secteurs de production de biens durables et de fourniture et de vente de services.»

Cette entente ne plaît pas à tous, certains trouvant la générosité gouvernementale trop large. Quant à la compagnie Rayonier qui, depuis 1953, n'avait effectué aucune ouverture d'usine, elle se retrouve dans le giron de l'I.T.T. lors de son rachat en 1968, et est ainsi relancée. Nous pouvons soupçonner que certains détails restaient à roder après le mariage des deux entreprises, puisque des erreurs administratives non négligeables furent commises. Nous ne prétendons pas ap-

porter ici un éclairage nouveau sur cette affaire complexe qui nécessiterait une étude à part, car plusieurs éléments de ce dossier ont leur source bien loin de la ville de Port-Cartier.

La première levée de terre s'effectue dans l'allégresse en octobre 1971, lors d'une fête populaire. On ne tarde toutefois pas à rencontrer des problèmes avec les 1 000 travailleurs qui s'affairent à bâtir les installations. La CSN et la FTQ s'y livrent une chaude lutte pour assurer leur représentation et le climat trouble qui affecte les relations de travail du domaine de la construction dans toute la province de Québec afflige aussi ce chantier. D'autres gros projets comme ceux de la Baie James et des installations olympiques à Montréal connaissent aussi des difficultés. Malgré quelques mois de retard, l'ouverture a lieu en septembre 1974. En cinq ans, l'usine connaîtra quinze grèves et la comparaison avec la « Québec Cartier Mining » n'avantage pas Rayonier. En effet, en 1979, la compagnie minière ne compte à son actif que trois grèves, même si leur durée augmente avec le temps : en 1966, la première grève ne dura que deux semaines, celle de 1969 s'étendit sur six semaines, et la dernière, en 1978, sur dix semaines. En janvier 1976, les congédiements qui touchent quarante individus n'améliorent pas les conditions de travail ! *La Fronde*, titre du journal de l'un des trois syndicats reconnus par Rayonier (le local 1125 du syndicat canadien des travailleurs du papier) ne laisse pas de doute sur la détermination des employés à obtenir de meilleures conditions de travail.

Il n'y a pas que les conditions de travail qui ne vont pas bien au début des opérations, peu s'en faut. Rayonier visait haut et son installation de Port-Cartier devait être une usine pilote employant des procédés révolutionnaires. Les coûts d'exploitation montent en flèche à cause du coût de la main-d'œuvre, qui connaît d'ailleurs un fort roulement à tous les échelons, d'une machinerie inadéquate et d'un travail en forêt qui s'avère plus

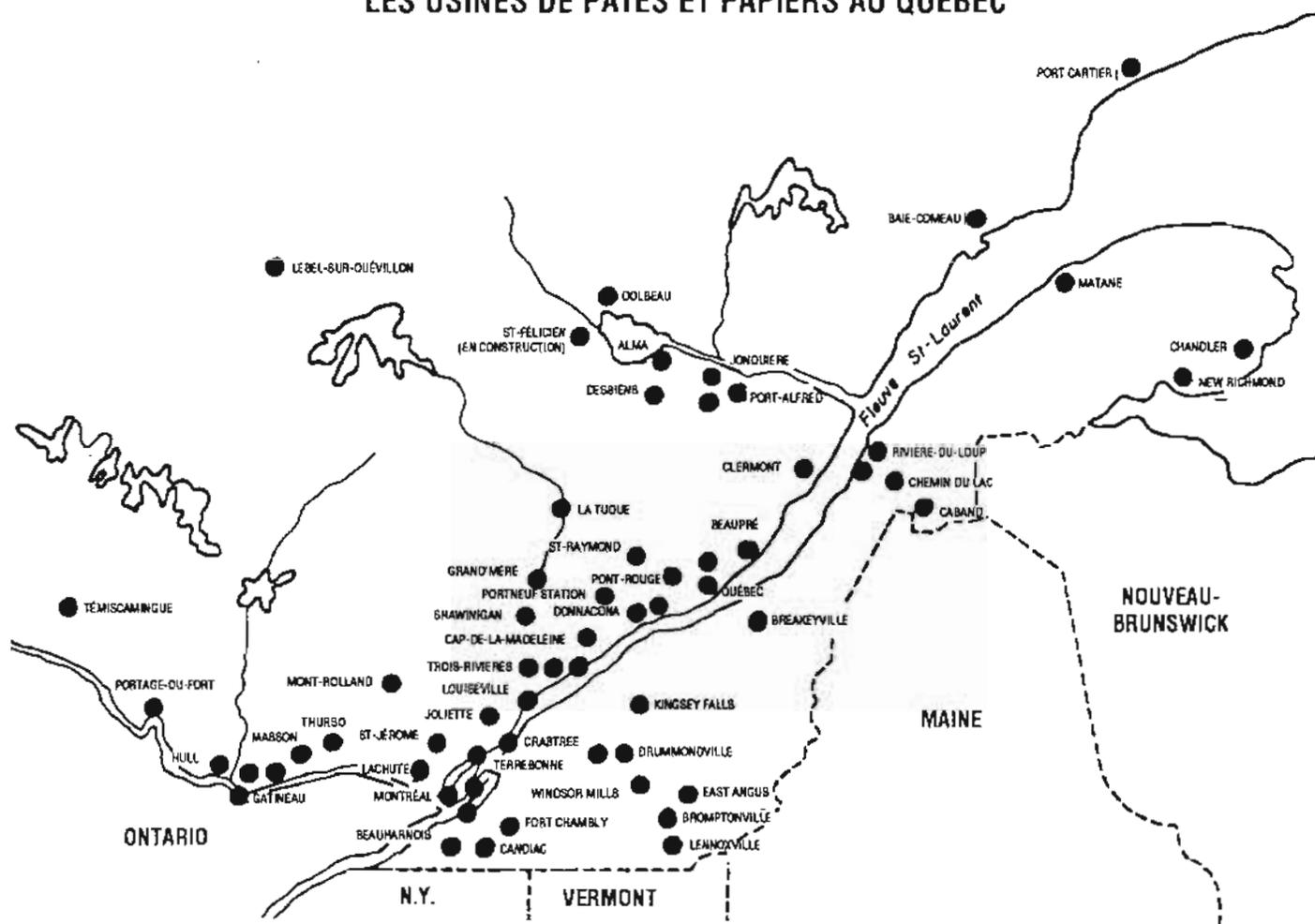
difficile que prévu. Il semble bien que Rayonier n'ait pas jugé adéquatement le milieu dans lequel elle allait opérer.

La première implication gouvernementale

Dans la foulée des investissements qui arrivent à Port-Cartier dans la première moitié des années 1970, vient celui de l'usine de bouletage de la Sidbec-Normines, société du gouvernement du Québec. C'est une première pour le gouvernement provincial qui s'implique ainsi directement dans l'avenir de la ville. L'investissement n'est que très minoritairement américain ; en effet, la compagnie minière Québec Cartier ne participe au projet que pour 9%. British Steel est de la partie avec une contribution de 41% et Sidbec-Normines détient l'autre moitié de la propriété. Ce genre d'entreprise intéresse l'ensemble des Québécois qui s'inquiètent de voir les matières premières de leur territoire leur échapper sans avoir préalablement subi de transformation. Encore une fois, le projet vient d'en haut. Ce n'est qu'au dernier moment que la ville est consultée et qu'elle donne son accord pour cette autre aventure industrielle, en dépit des souhaits que le maire du moment, Gervais Lechasseur, avait fait connaître en déclarant que contrairement à ce qui était arrivé lors de la venue de Rayonier, la ville voulait, cette fois, être invitée comme partenaire à la table des négociations. On a l'impression que Port-Cartier ne s'appartient plus tout à fait.

Le premier janvier 1977, Sidbec-Normines et ses associés achètent des actifs de la compagnie minière Québec Cartier : le concentrateur et les équipements minier du lac Jeannine, ainsi que les habitations et les services de la ville de Gagnon. Notons au passage que la survie de cette ville nordique était menacée et que la venue de ce projet allait prolonger son existence. L'acquisition de la mine du lac Fire va permettre d'approvisionner le concentrateur en minerai pendant 25 ans. Une entente est signée avec la Québec Cartier en ce qui a trait au transport

LES USINES DE PATES ET PAPIERS AU QUÉBEC



du minerai brut et concentré, à l'alimentation en électricité et à la gérance des opérations minières. La construction des installations de Sidbec est entreprise en juin 1975. Après un retard dû à des grèves dans l'industrie de la construction, l'exploitation commerciale débute le premier novembre 1978. L'ensemble du projet du lac Fire et de Port-Cartier coûte au total 630 millions de dollars. Ce complexe transforme le visage de la ville au même titre que le bâtiment de l'I.T.T. et les silos du port.

L'usine de bouletage semble tenir compte davantage que I.T.T. Québec du milieu humain. Sidbec-Normines est mieux accueillie à Port-Cartier que les autres projets, même si au départ, on craignait pour l'équilibre de la ville et pour ses habitants de plus longue date. La gestion supérieure s'effectue en français, ce qu'on reproche quelquefois à I.T.T. de ne pas faire. La presse locale constate qu'en dépit d'une convention collective qui tarde à venir, patrons et employés se parlent. L'entreprise gouvernementale employait 186 personnes à son usine de Port-Cartier en novembre 1978 et se disposait à en engager 60 de plus, six mois plus tard. Ayant jugé que la région pouvait fournir la main-d'œuvre pour l'ensemble du projet pour les postes de journaliers, d'opérateurs, de préposés d'usine, de techniciens et d'hommes de métier. Sidbec-Normines sera cependant la seule entreprise à s'implanter à Port-Cartier sans construire de demeures pour ses employés, ce qui aura pour effet d'accroître le déséquilibre du marché du logement.

La catastrophe

Les Portcartois n'ont pas véritablement besoin de tels investissements, car les emplois créés vont, pour une bonne part à des nouveaux venus, mais ils se mettent résolument au travail et participent à l'expansion de leur ville. Les dépenses sont importantes

puisque les infrastructures d'accueil et de résidence doivent s'accroître rapidement. Port-Cartier connaît, au début des années 1970, une crise du logement très vive qui se poursuivra pendant quelques années. Les demandes pour des habitations à loyers modiques dépassent 200 en 1977, mais l'administrateur des H.L.M. de Port-Cartier ne reçoit que de mauvaises nouvelles du gouvernement du Québec à ce sujet : les Portcartois devront s'armer de patience. Dans le tourbillon de travailleurs de la construction, de chercheurs d'emploi provenant des quatre coins de la province, d'individus en transit pour l'arrière-pays et d'employés permanents venus s'établir à Port-Cartier, les différences entre les quartiers de la ville tendent à s'estomper.

D'autres facteurs renforcent ce phénomène d'adoucissement des disparités : la ville procède à la réfection des ponts, se dote d'un boulevard important et d'un nouveau parc de maisons mobiles, et construit dans le secteur ouest un centre commercial moderne et un complexe sportif et éducatif. La construction de ce dernier, d'une facture ultra-moderne, est décidée en 1975, mais en raison des nombreux intervenants dans le dossier, l'inauguration officielle n'est faite qu'en septembre 1978 en présence du ministre de l'Éducation Jacques-Yvan Morin. Le secteur ouest n'a plus de raison d'envier le quartier est en ce qui a trait aux équipements de loisirs : le centre éducatif et sportif *L'Abri* est une vaste bâtisse qui comprend une piscine intérieure, un aréna, un gymnase, une salle de spectacles de 280 places, une bibliothèque et plusieurs autres salles qui servent aux cours de danse, de poterie, de tir à l'arc, de judo, de karaté, etc. Port-Cartier en arrive à une nouvelle homogénéité. La ville ne pourra toutefois pas vivre ces années comme elle l'avait imaginé car un véritable drame se produit : d'abord la fermeture de l'usine d'I.T.T.-Québec, puis le retrait de Sidbec-Normines de sa coûteuse expérience sur la Côte-Nord.

Même si bien peu y prêtèrent attention, un rapport gouvernemental paru en 1972, avait pourtant signalé ces éventualités, huit ans avant qu'elles ne se produisent :

«... cette croissance inquiète car elle ne repose que sur deux marchés soumis aux aléas d'une conjoncture internationale et difficilement contrôlable. Un revirement de cette conjoncture pourrait donner naissance à des problèmes de taille, tant sur le plan social qu'économique :

- émigration massive d'une population qui montre, déjà, des signes certains d'enracinement;
- problèmes financiers pour des municipalités qui, ayant contracté des dettes à long terme afin d'implanter des équipements et infrastructures rendus nécessaires par cette croissance extrêmement rapide, ne sauraient trouver les ressources nécessaires au remboursement».

L'annonce de la fermeture de son usine de la Côte-Nord du Saint-Laurent provient du siège social d'I.T.T.-Rayonier à Stanford au Connecticut, le 12 septembre 1979. Les syndiqués en grève depuis trois mois sont sidérés. La surprise est grande puisqu'ils considéraient la multinationale comme invulnérable et croyaient à un règlement prochain du conflit de travail. Les Portcartois sont étonnés et ne semblent pas y croire. Le maire Dionne se demande même s'il ne s'agit pas là d'une stratégie de négociation. À l'Assemblée municipale, les questions des citoyens ne laissent pas deviner d'inquiétude; c'est pourtant une perte globale de 320 millions de dollars pour l'entreprise américaine (presque 600 millions selon certains analystes) et celle prévue pour 1979 sera d'environ 25 millions. Pour rentabiliser le projet, il faudrait une injection supplémentaire de 225 millions, ce qui laisse peu d'espoir de trouver un successeur à I.T.T. 1 300 emplois sont ainsi perdus, c'est un échec retentissant ! Le 19 octobre, la compagnie commence à donner des avis de congédiement et fait connaître son programme de bénéfices à la séparation.

Les prochaines années verront le marché mondial du fer s'effondrer puis se restructurer. Les pertes d'emplois sont importantes dans ce secteur. L'exploitation minière du lac Fire cesse ses opérations en 1984, Sidbec-Normines se retire de Port-Cartier et l'usine de bouletage reprend du service sous la propriété de la Compagnie minière Québec Cartier en 1985. Une saignée de population pour la ville devient inévitable à partir de 1979 et apporte avec elle désillusions, déchirements familiaux, paniques, désordres urbains, vandalismes et fermetures de maisons de rapport. L'ampleur de la catastrophe pour la ville et pour ses citoyens d'alors et d'aujourd'hui reste encore à être mesurée.

Les difficultés rencontrées alors par l'administration municipale pour maintenir à flot ses finances sont considérables. Le service de la dette de la ville est de 2 410 000 dollars en 1980, un des niveaux d'endettement les plus élevés au pays. De ce montant, environ 750 000 dollars sont remboursables à l'Office de planification et de développement du Québec et une demande de remise de dette est faite à cet effet. Port-Cartier obtient également une extension de six mois à la Commission municipale du Québec pour le remboursement des emprunts temporaires approuvés par cet organisme. La liste des prêts nous permet de suivre les engagements financiers de Port-Cartier de 1975 à 1978 pour assurer les services à sa population grandissante :

- Construction du complexe sportif, le 27/08/75, 3 678 081\$;
- Achat de camions et des accessoires d'incendie, le 31/08/76, 320 000\$;
- Amélioration de quartiers, le 20/09/77;
- Subvention pour la restauration de bâtiments résidentiels, le 20/09/77, 149 000\$;

- Ameublement du complexe sportif, le 26/01/78, 248 000\$;
- Aménagement des rues Maisonneuve et Lévis, le 11/04/78, 177 000\$;
- Réaménagement du Portage des Mousses, le 14/09/78, 454 345\$;
- Extension du parc Brunel, le 22/09/78, 660 000\$;
- Rénovation urbaine, le 18/08/78, 317 600\$;
- Réfection de la rue Plante, le 18/08/78, 150 500\$;
- Construction de la caserne de pompier de Gallix, le 12/12/78, 64 800\$.

Une longue lutte opposera la ville à la Société canadienne d'hypothèque et de logement (S.C.H.L.), cette dernière tenant à l'évaluation de 1980 du Bureau de révision; on s'entendra finalement pour l'évaluation de 1984. Ce sont les remboursements des trop perçus en taxes municipales qui causent tant de problèmes à la ville. Il devient ardu de rendre les sommes en question car les engagements financiers demeurent, même si les sources de revenus se tarissent. Il en est également ainsi pour I.T.T. avec qui Port-Cartier en arrive à un règlement à l'amiable pour un montant inférieur à ce qui était prévu. La ville rembourse 1 500 000 dollars, alors que I.T.T. lui fait en retour un don de 1 700 000\$, en plus de lui céder tous les espaces verts.

La catastrophe de cette époque a fait réfléchir les Portcartois sur l'importance de la diversification économique. Des efforts sont déployés pour relancer l'activité économique. Des projets de serres expérimentales pour la culture maraîchère et un centre d'élevage de visons sont mis de l'avant.

POPULATION DE PORT-CARTIER

Les chiffres dénombrant la population sont tirés du Répertoire des municipalités du Québec et de la parution qui précédait le Guide municipal. Ils sous-évaluent la population totale puisqu'ils ne rendent pas compte des hommes, des femmes et des familles qui n'habitent pas Port-Cartier en permanence. Or, durant les années de fébrilité dans le domaine de la construction, une partie importante de la population n'y séjourne que quelques mois. Ainsi, des sources officieuses nous autorisent à penser que la sous-évaluation des données statistiques présentées ici pourrait être, pour certaines années, supérieure à 25%.

1961:	2500
1962:	5000 (3,458, source 1966)
1963:	5200 (au premier juin 1961)
1964:	4000
1965:	3503 (3900 source 1966)
1986:	3900
1967:	3497 (au premier juin 1966)
1968:	3600
1969:	3600 (au premier juin 1968)
1970:	3525 (au premier juin 1969)
1971:	3600 (au premier juin 1970)
1972:	3738 (au premier juin 1971)
1973:	3800 (au premier juin 1972)
1974:	5250 (au premier juin 1973)
1975:	5500 (au premier juin 1974)
1976:	8139 (chiffre du recensement de 1976)
1977:	8139 (chiffre du recensement de 1976)
1978:	8600 (au premier juin 1977)
1979:	—
1980:	9600 (au premier juin 1979)
1981:	—
1982:	—
1983:	8191 (au trois juin 1981)
1984:	8200
1985:	8300
1986:	7200
1987:	7100
1988:	6858

DÉPENSES DE LA VILLE DE PORT CARTIER

Ce tableau nous permet d'apprécier le chemin parcouru depuis l'incorporation de la ville. Il ne manque pas de nous étonner lorsque nous considérons que ses revenus se sont multipliés plus de 65 fois. Ces déboursés témoignent hors de tout doute de sa croissance phénoménale. Remarquons que ce sont les années 1976, 1977 et 1978 qui connaissent un « décrochage » important par rapport aux tendances observées précédemment. C'est dans ce contexte financier que la fermeture de l'I.T.T. et les difficultés de Sidbec-Dosco prennent toutes leur signification.

(N.B. Les années 1959 à 1964 sont manquantes)

Année	Prévision de dépenses
1963:	156 156 \$
1965:	350 700 \$
1966:	426 069 \$
1987:	460 950 \$
1987:	566 530 \$
1969:	664 150 \$
1970:	676 015 \$
1971:	744 525 \$
1972:	1 054 605 \$
1973:	1 370 090 \$
1974:	1 610 000 \$
1975:	2 104 101 \$
1976:	2 772 617 \$
1977:	4 154 700 \$
1978:	6 456 806 \$
1979:	7 601 148 \$
1980:	8 500 037 \$
1981:	8 861 781 \$
1982:	8 635 775 \$
1983:	8 483 627 \$
1984:	9 442 301 \$
1985:	9 572 919 \$
1986:	9 667 457 \$
1987:	9 606 457 \$
1988:	10 103 446 \$
1989:	10 245 071 \$

Source: Hôtel de ville de Port-Cartier

LA DETTE MUNICIPALE

Le développement comporte un certain risque. Celui de l'endettement est le plus courant et une ville moderne ne peut malheureusement pas y échapper. Voici quelques chiffres du service de la dette. Plusieurs données manquantes sont dues à ce que la dette est comptabilisée sous la rubrique « autres dépenses » à partir de 1975. Les parenthèses indiquent le pourcentage sur l'ensemble des dépenses.

1966:	72 400\$	(16.9%)
1967:	67 000\$	(14.5%)
1968:	76 000\$	(13.6%)
1969:	93 000\$	(14.0%)
1970:	102 900\$	(15.2%)
1971:	105 050\$	(14.1%)
1972:	187 500\$	(17.8%)
1973:	352 610\$	(25.9%)
1974:	147 500\$	(9.2%)
1980:	2 410 000\$	(31.7%)
1984:	3 083 597\$	(32.6%)
1988:	3 309 071\$	(32.7%)

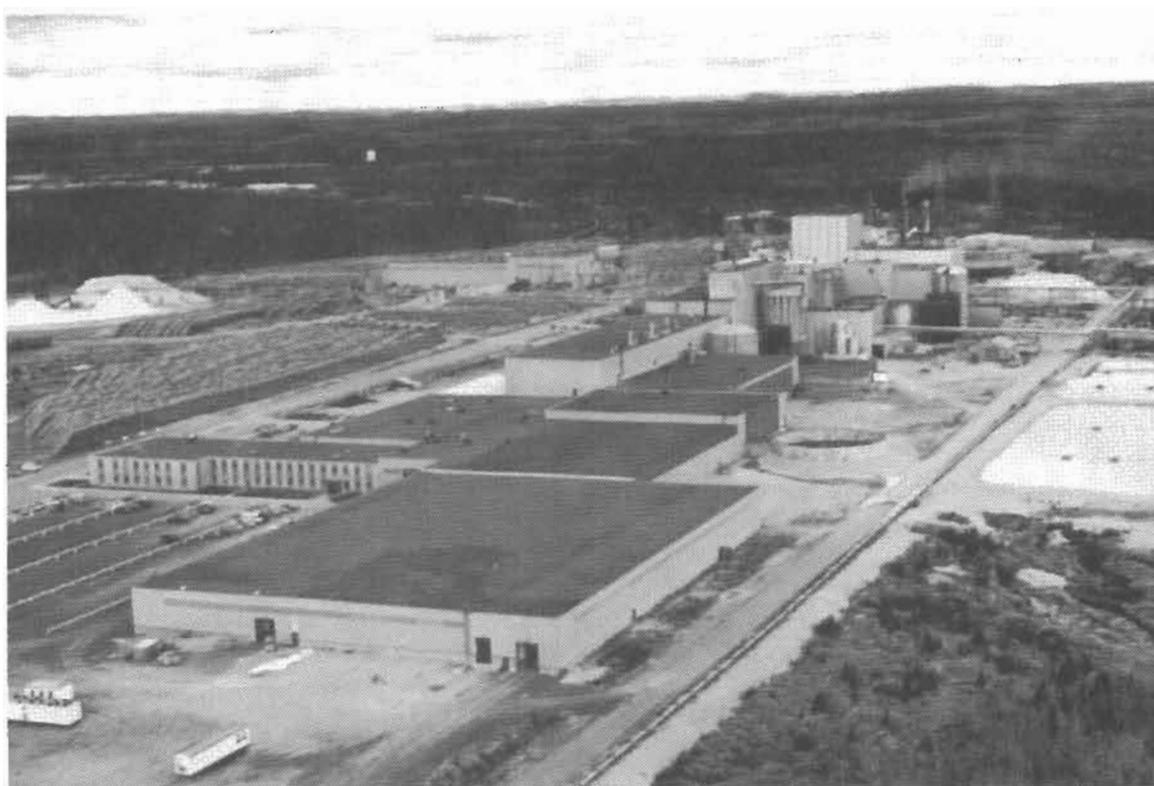
Source: Hôtel de ville de Port-Cartier.

Lendemain de rêve

Grâce à leur persévérance, les citoyens de Port-Cartier connaîtront un autre succès. En 1984, la société d'État Rexfor s'intéresse à l'usine de pâte et papier de Port-Cartier maintenant à l'abandon. En 1986 c'est la grande nouvelle: la compagnie Cascades inc., en collaboration avec Rexfor, procédera à la réouverture des installations de I.T.T. qu'elle acquiert pour 110 millions de dollars. Cascades a une image corporative des plus séduisantes au Québec; c'est une des figures de proue de l'« entrepreneurs-hip » québécois et l'entreprise est accueillie comme un sauveur par la population. Le projet prévu n'aura toutefois pas l'envergure



Une ébrancheuse au travail pour le compte de la compagnie Rexfor. Photo prise en 1990.



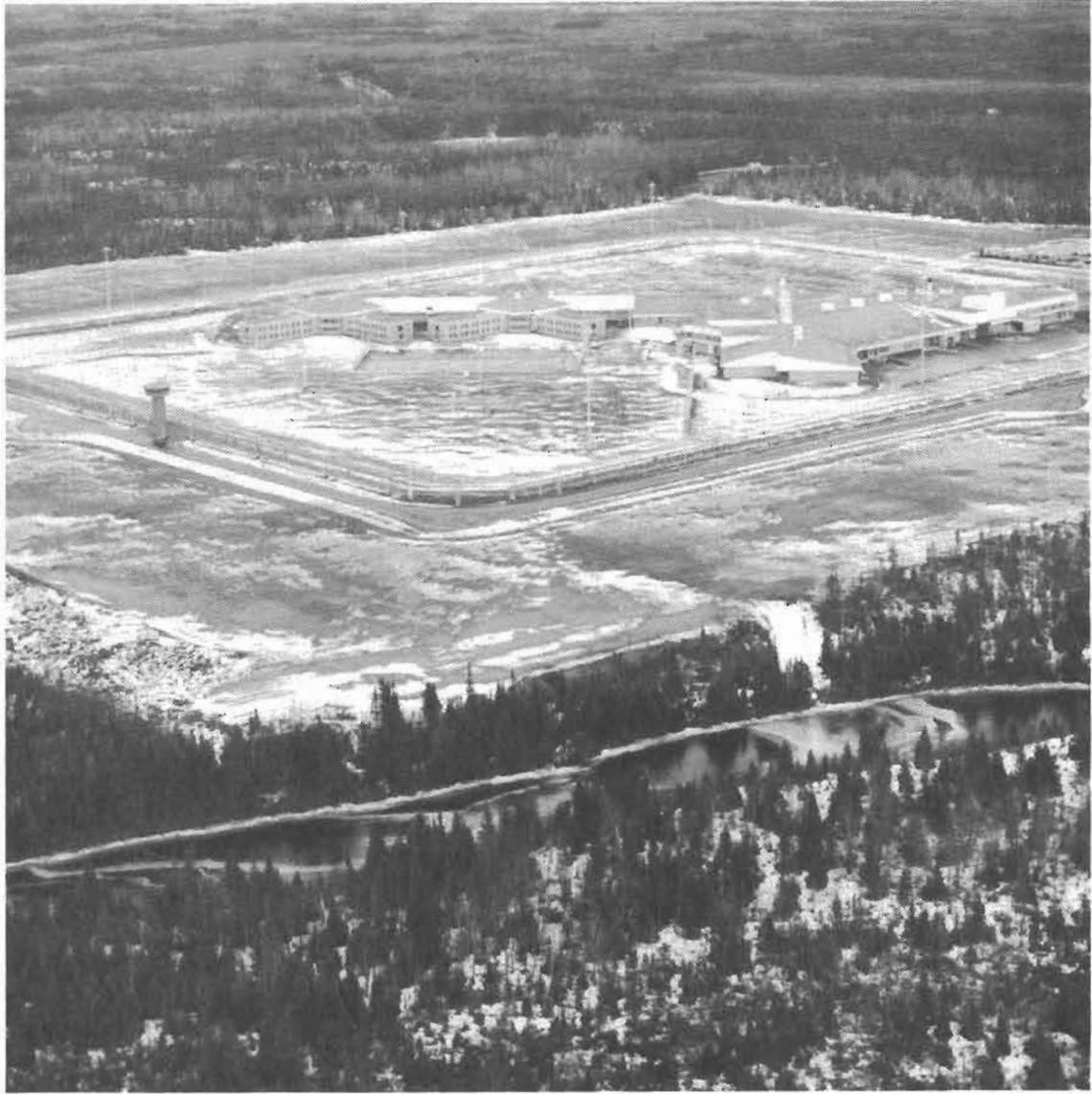
L'usine de la compagnie Cascade produit une pâte chimico thermomécanique blanchie au peroxyde qui est inoffensive pour l'environnement. Les installations de Port-Cartier comptent parmi les premiers établissements de ce genre mais aussi parmi les plus importants.

de celui des années '70. On compte environ 180 emplois permanents aux installations de Port-Cartier et 230 en forêt. En réalité, il s'agit d'une entreprise mixte puisque c'est Rexfor qui alimente en bois l'usine de Cascades et que le capital-actions est à part égale. Après avoir dépassé le stade du rodage, la compagnie procède à l'ouverture officielle le 29 septembre 1988. Reste à voir si la lune de miel entre la nouvelle compagnie québécoise et son milieu donnera les fruits escomptés.

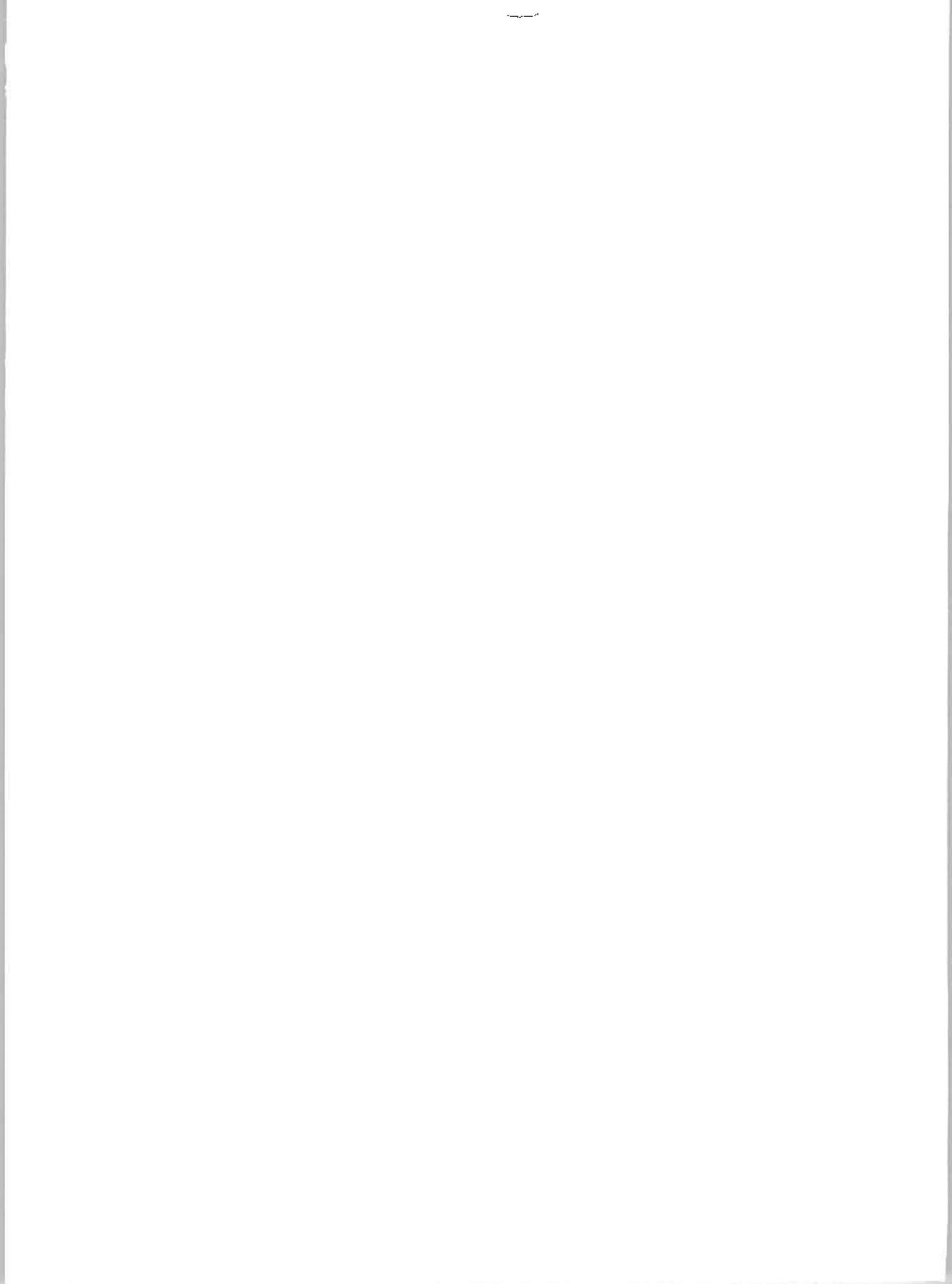
Le plus récent agent de développement de Port-Cartier fut la relocalisation sur la Côte-Nord des détenus du pénitencier à sécurité maximale de Saint-Vincent-de-Paul. Le premier ministre du Canada, Brian Mulroney, l'annonça aux Portcartois le 18 juin 1985 et rien ne laissait croire que ce projet susciterait des oppositions : l'établissement qui nécessitait un investissement de 65 millions serait situé un peu en retrait de la ville, à 2,5 kilomètres de la route 138, et n'appor-

terait aucune pollution. La campagne entreprise dans les médias en général et particulièrement dans ceux de Montréal, choqua pourtant l'opinion publique portcartoise, la ville y étant présentée comme un lieu quasi inadéquat pour vivre. On y invoquait l'éloignement des grands centres, le manque de ressources professionnelles, etc. L'opposition provenait de diverses sources : des professionnels du monde carcéral, du syndicat de la prison condamnée, de l'Armée du Salut, de l'office des droits des détenus, etc. En dépit de ses détracteurs, la prison de Port-Cartier et ses bénévoles accueillirent les premiers prisonniers à l'automne 1988, à la grande satisfaction des autorités pénitentiaires locales.

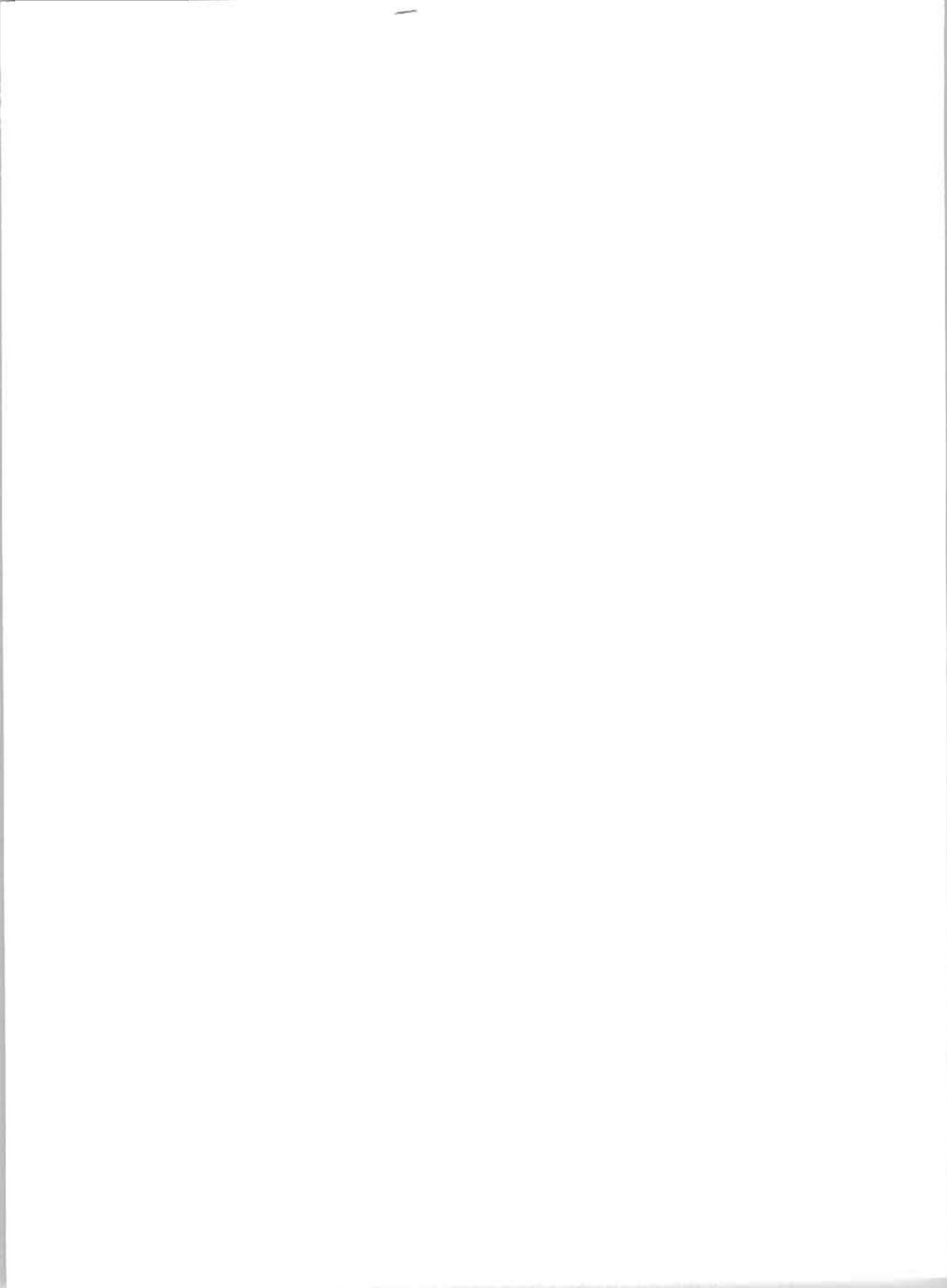
Malgré les récents succès que les Portcartois ont connus, les quelque 750 logements barricadés de même que les 80 maisons inhabitées de leur ville leur rappellent toutefois qu'ils ont encore besoin de défis pour se relever d'un passé difficile.



Le pénitencier à sécurité maximale de Port-Cartier, le plus moderne au Canada.



Le Port-Cartier moderne





La base de plein air *Les Goélands*.



Le kiosque touristique de Port-Cartier.



Une partie du mail intérieur des Galeries des Îles du quartier ouest



L'entrée du centre récréatif du quartier ouest.



L'école polyvalente du quartier ouest.



La station de ski Gallix, à mi-chemin entre Sept-Îles et Port-Cartier.



Place Saint-Louis, un autre centre commercial du quartier ouest.



Le terrain de camping.



Le port de plaisance et, en arrière plan, le port des pêcheurs.

Page suivante: Baignade d'été sur la plage des Rochelois dans Port-Cartier est.





L'ancien hôpital de Shelter Bay est devenu l'hôtel de ville de Port-Cartier.



Le boulevard des Îles.



L'école Riverview (photo du haut) et l'école Alexandre (photo du bas) sont situées dans le quartier est.





L'école Mère d'Youville dans le quartier ouest de la ville.



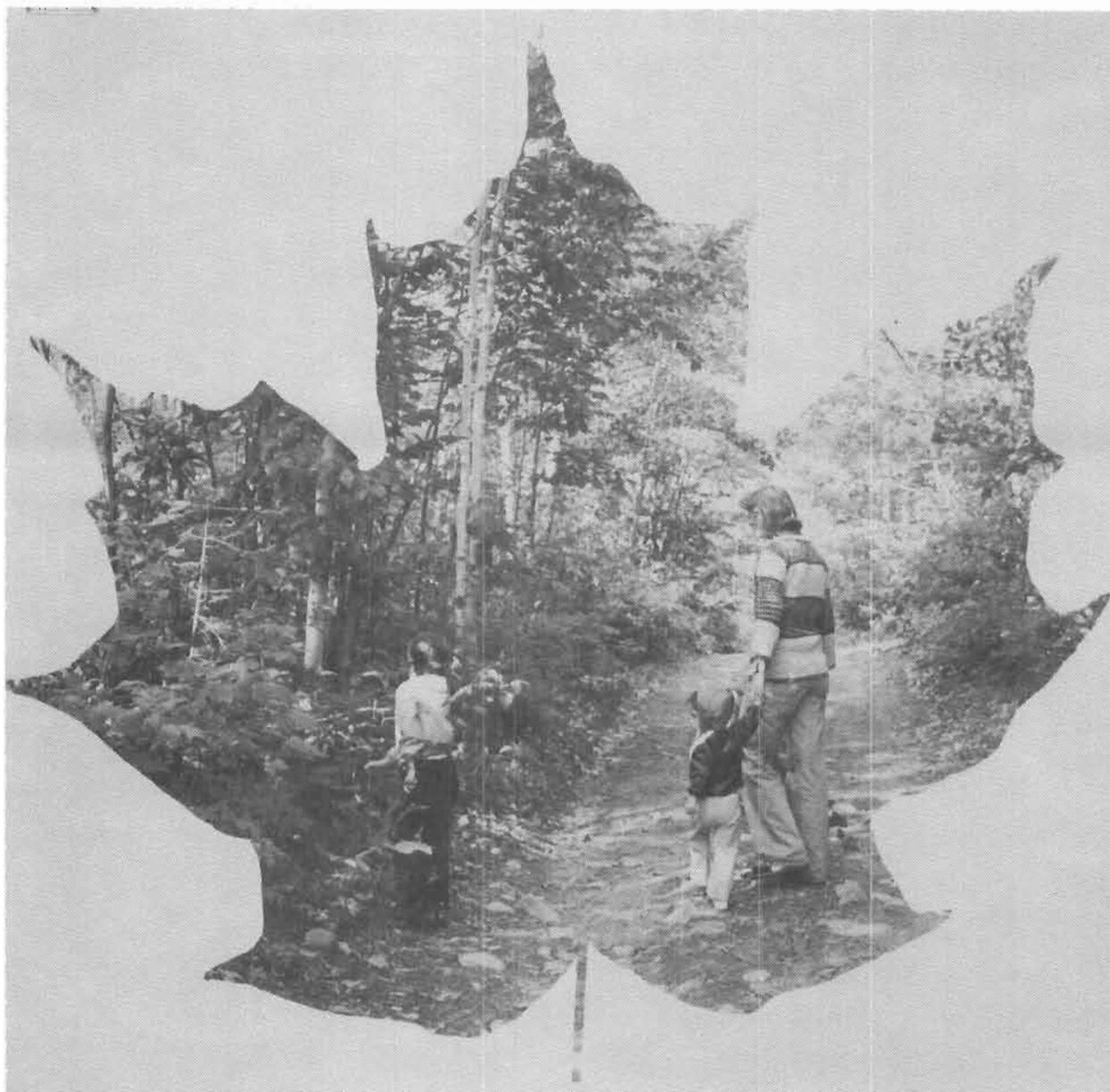
Les soins médicaux ne sont pas oubliés à Port-Cartier.



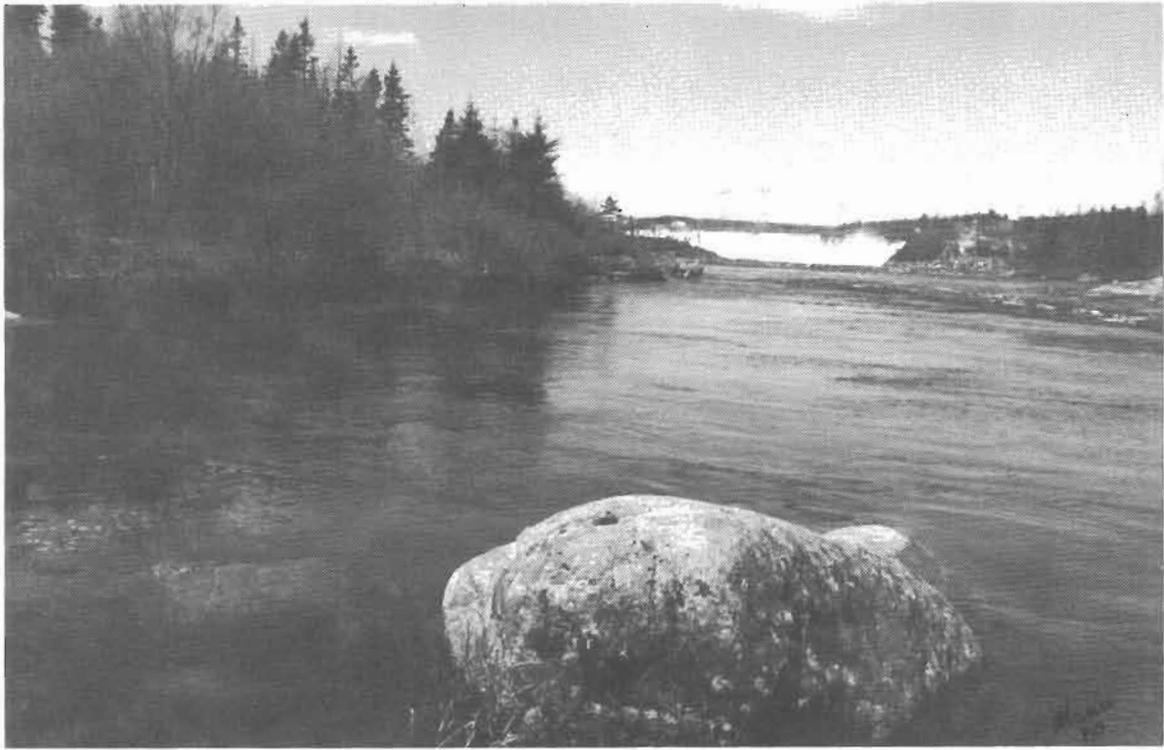
Bâtiment de service de la voirie.



L'église Saint-Alexandre dans le quartier est.



Promenade en forêt dans les environs de Port-Cartier.



Paysage naturel au centre-ville. On voit ici la rivière-aux-Rochers et en arrière plan, les chutes de la même rivière.



L'édifice Le Royer, bâtiment mixte servant de bureaux administratifs et commerciaux.



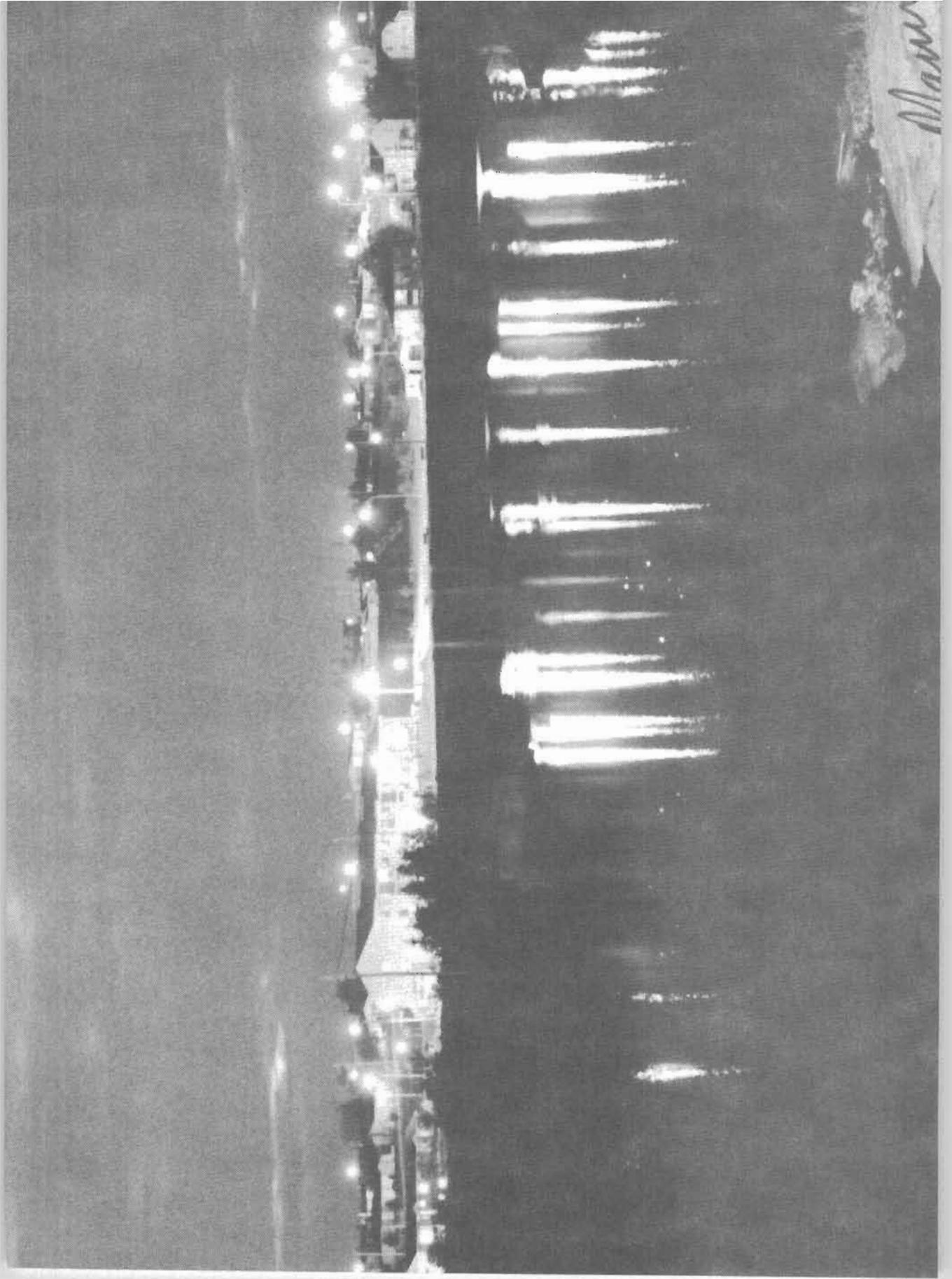
Le centre sportif Cartier dans l'est de la ville.



L'actuel service de police et d'incendie.

Page suivante: Une vue partielle de Port-Cartier à la tombée de la nuit.

Stam





L'entrée du parc Taïga.



La petite école Gagné dans l'ouest de la ville.

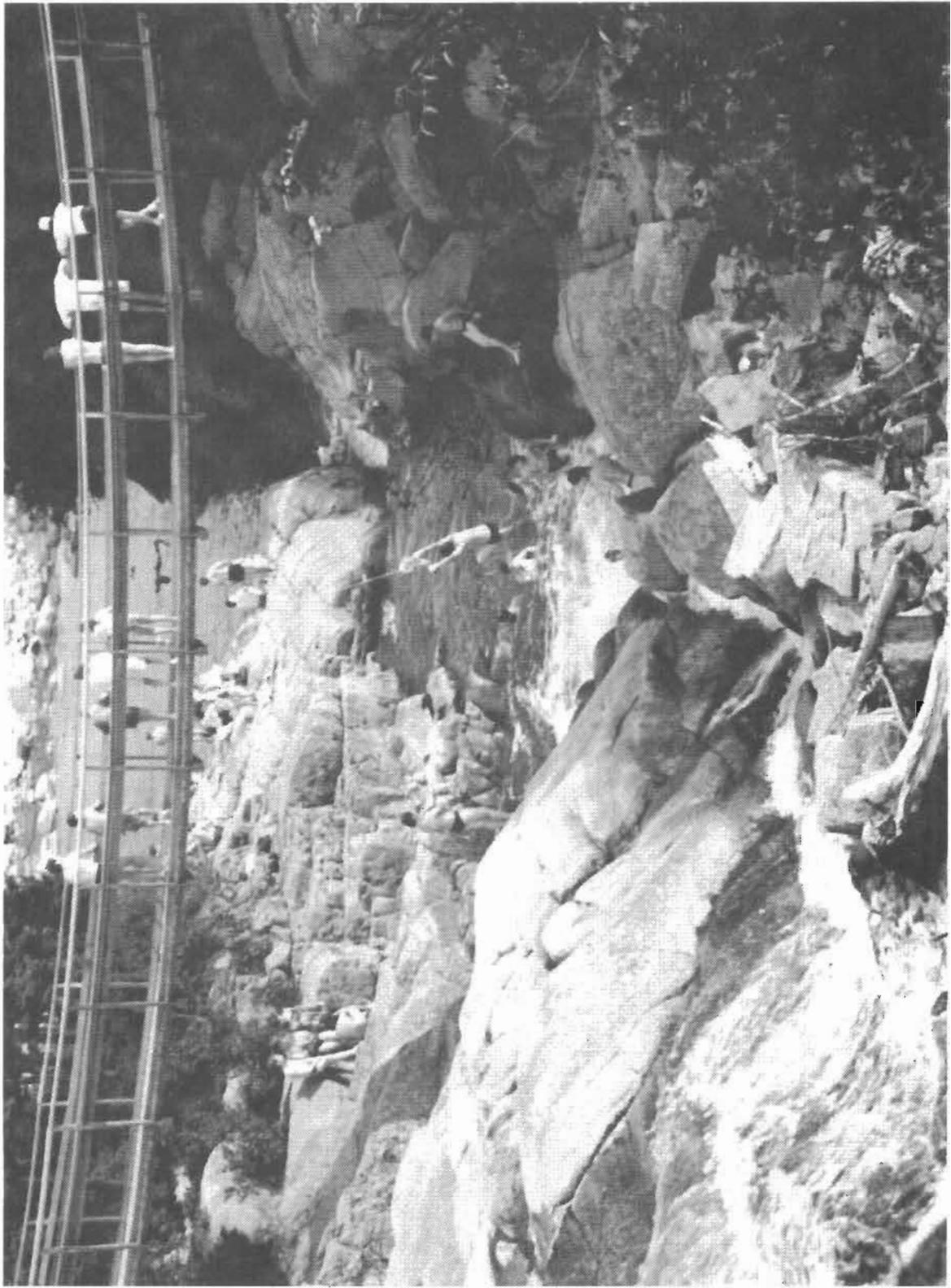
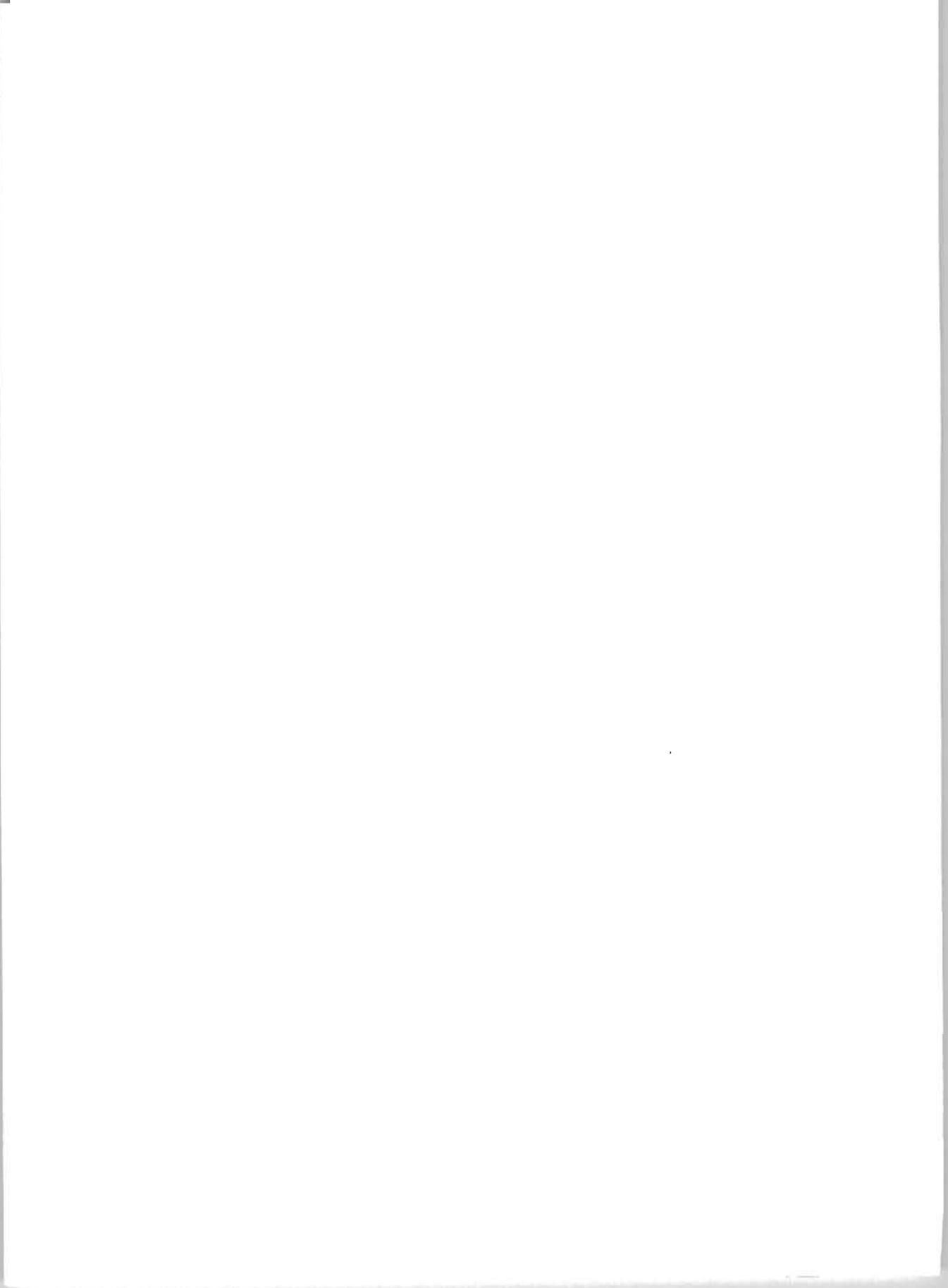


Photo de la page précédente: la rivière Dominique.

L'histoire des Portcartois

La vie des hommes et des femmes de Port-Cartier



Mieux que par les documents écrits dont se servent les historiens, nous pouvons connaître, par la mémoire de plusieurs de ses habitants, la naissance et la vie passée de notre ville. Plus riche de détails, cette seconde partie de l'ouvrage nous montre la perception qu'avaient les Portcartois de leur milieu, de leur travail, de l'activité des femmes et de leur vie quotidienne, à quoi ils occupaient leurs loisirs et comment ils participaient à la vie communautaire. Les archives des journaux locaux nous aideront aussi à dépeindre l'âme de cette ville puisque ce sont les gens ordinaires qui la façonnent.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Les recensements officiels du gouvernement du Canada ignoraient la ville de Shelter Bay parce que ce n'était pas un village constitué mais une propriété privée.

A — LE MILIEU

Dans cette première section, nous mettrons en valeur les caractéristiques du milieu de Shelter Bay/Port-Cartier. Il serait fastidieux de relever tous les détails de l'évolution physique, aussi nous n'en soulignerons que les traits principaux.

Les premières coupes de bois n'étaient pas destinées au commerce, mais prévues

pour les constructions futures. On bâtissait alors des camps en bois rond, et, à l'origine, trois de ces camps abritèrent temporairement les quartiers généraux de la compagnie.

En avril 1920, quatre nouvelles habitations étaient occupées par des familles canadiennes-françaises et une autre était en construction. Les familles s'embarquaient, deux à la fois, sur un voilier dont les propriétaires se rendaient à Shelter Bay pour y vendre des provisions et acheter du poisson. Elles devaient parfois s'installer chez d'autres personnes en attendant que leurs camps soient prêts. Le premier développement à s'être ainsi formé était situé sur l'actuelle rue des Pins, et on retrouve parmi les pionniers les noms de Bacon, Parent, Jourdain, Lévesque, Thériault, Bourque, Chapados, Gauthier, Beaudin, Smith et Métivier. Ils



Rue des Pins, anciennement rue Balsam. C'était la rue principale de Shelter Bay à son origine.

Les habitants de cette rue étaient à l'époque:
1 - Jean-Baptiste Thériault. 2 - William Jourdain.
3 - Robert Lévesque. 4 - Isaac Vallée.
5 - Nazaire Beaudin. 6 - Antoine Thériault.
7 - Francis Dufour.

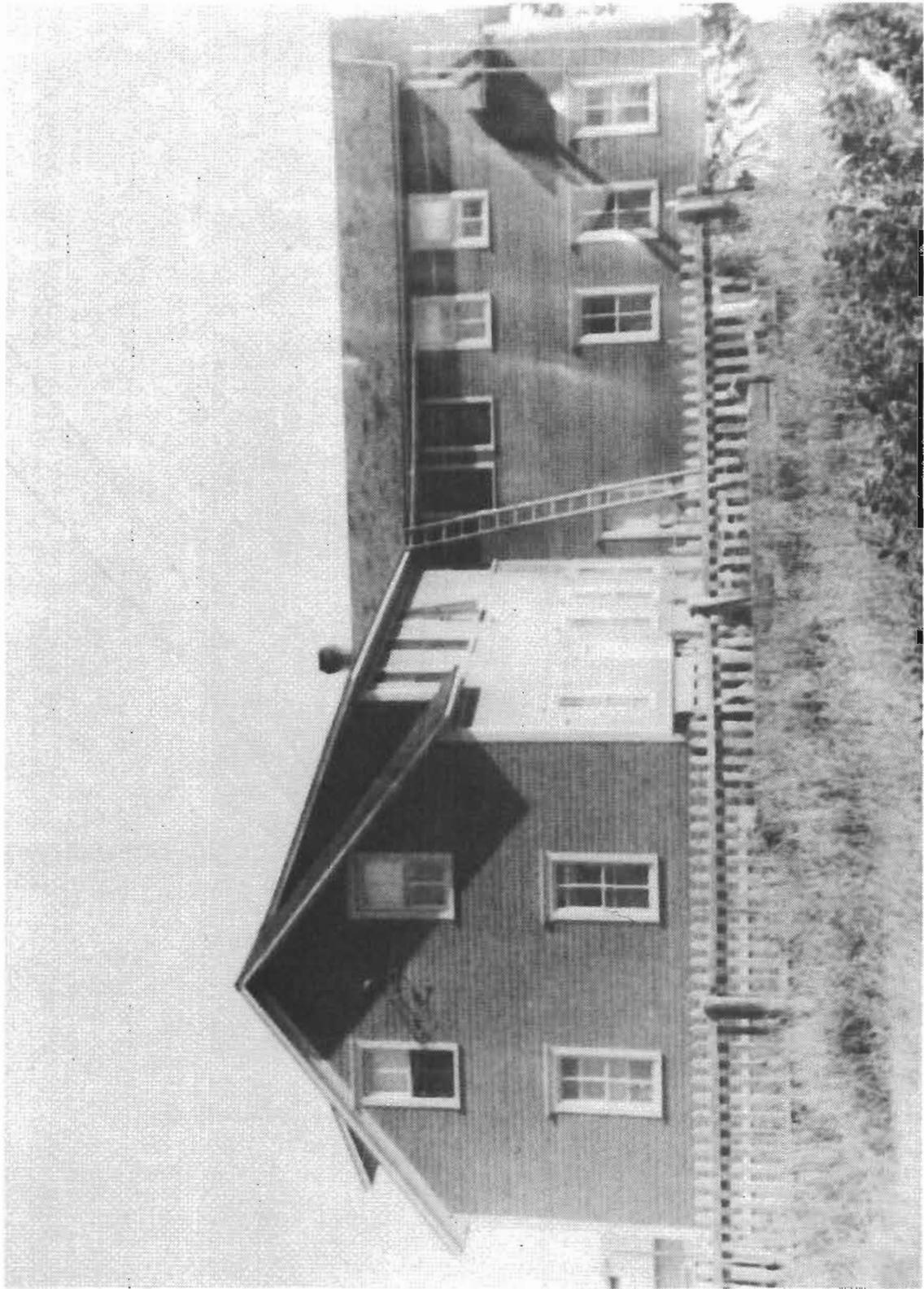
venaient, pour la plupart, de la Côte-Nord et de la Gaspésie, mais aussi d'ailleurs, sur la rive sud. Le village possédait également une «cookerie», un camp pour les bûcherons, une «shop» à bois et une écurie. Sur le quai encore dépourvu de bâtiment, on recouvrait de toiles les tas de foin et d'avoine. En septembre de la même année, on débuta la construction d'un magasin et d'un entrepôt pour les provisions. Il n'y avait pas encore de bureau de poste, mais un télégraphe dont personne ne connaissait le fonctionnement exact avait été installé dans une petite cabane (en face de l'Hôtel de ville actuel). Monsieur Antoine Thériault y veillait en at-

tendant l'embauche d'un opérateur attiré. Les premiers travaux de la compagnie «Ontario Paper» débutèrent en 1918 alors qu'on tentait de construire un quai. Quelques personnes y ayant travaillé étaient revenues à Shelter Bay; Alphonse Bacon et Thériault étaient de ceux-là.

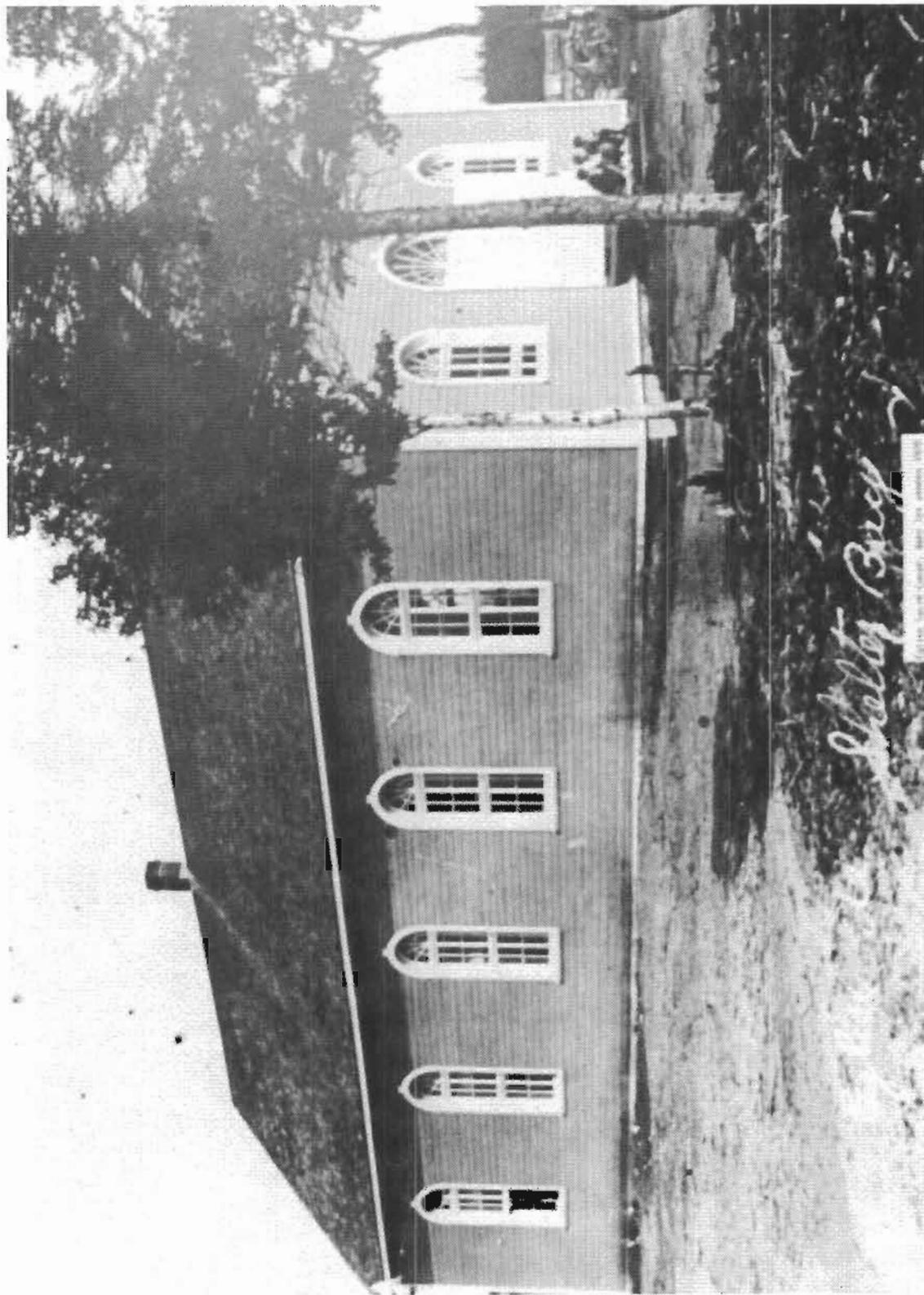
En 1921, on termina la construction de la première maison de Shelter Bay sur la rue Riverside (maintenant Parent). Arthur Schmon, le gérant de la «Ontario Paper», l'habita avec son épouse Celeste. Carl Wiegman rapporte que le gérant de la compagnie voulut faire parvenir les plans de la maison à sa femme, à Newark, près de New York,



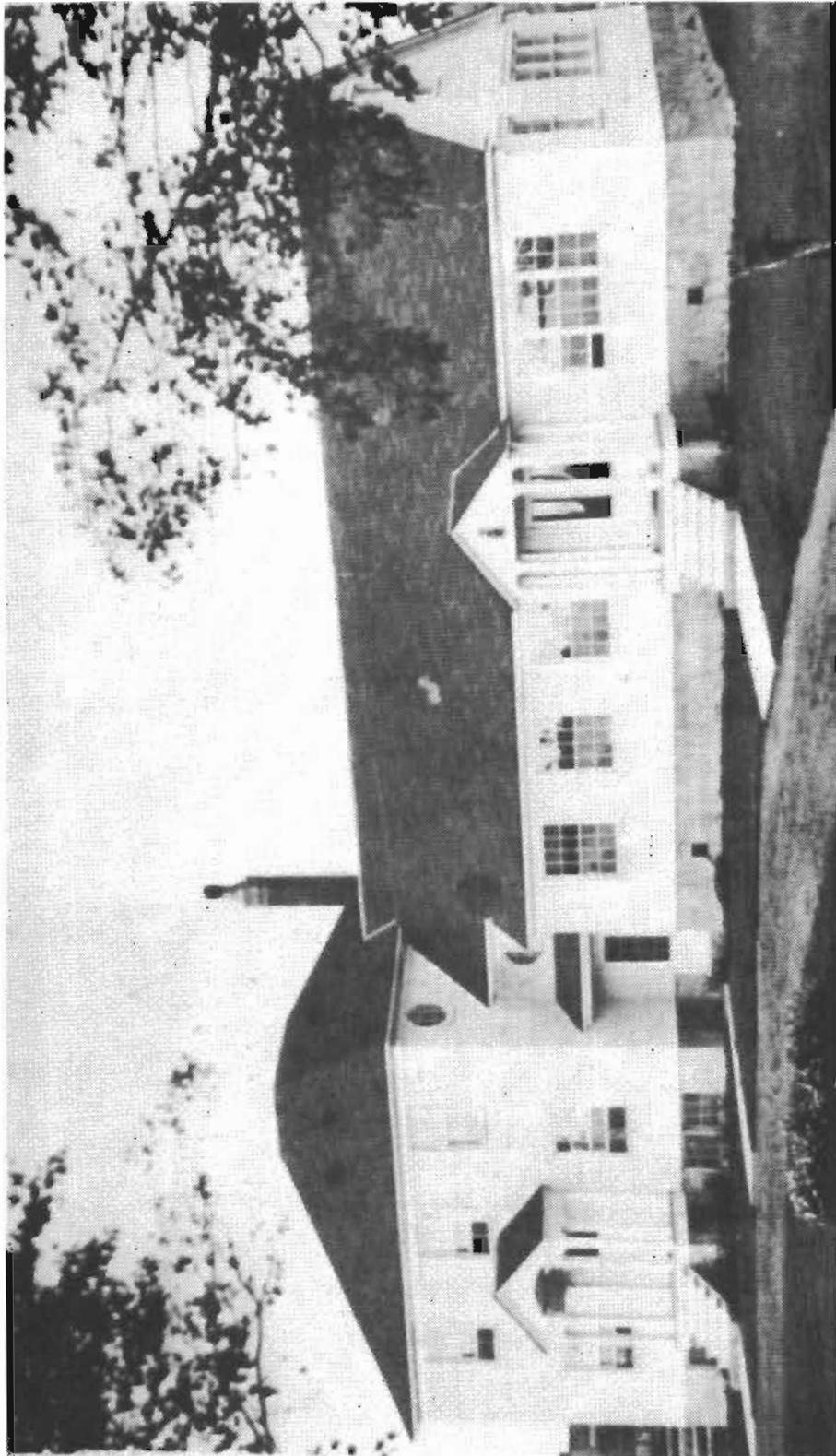
Arthur Schmon et son épouse Céleste qui lui rend visite en 1919.



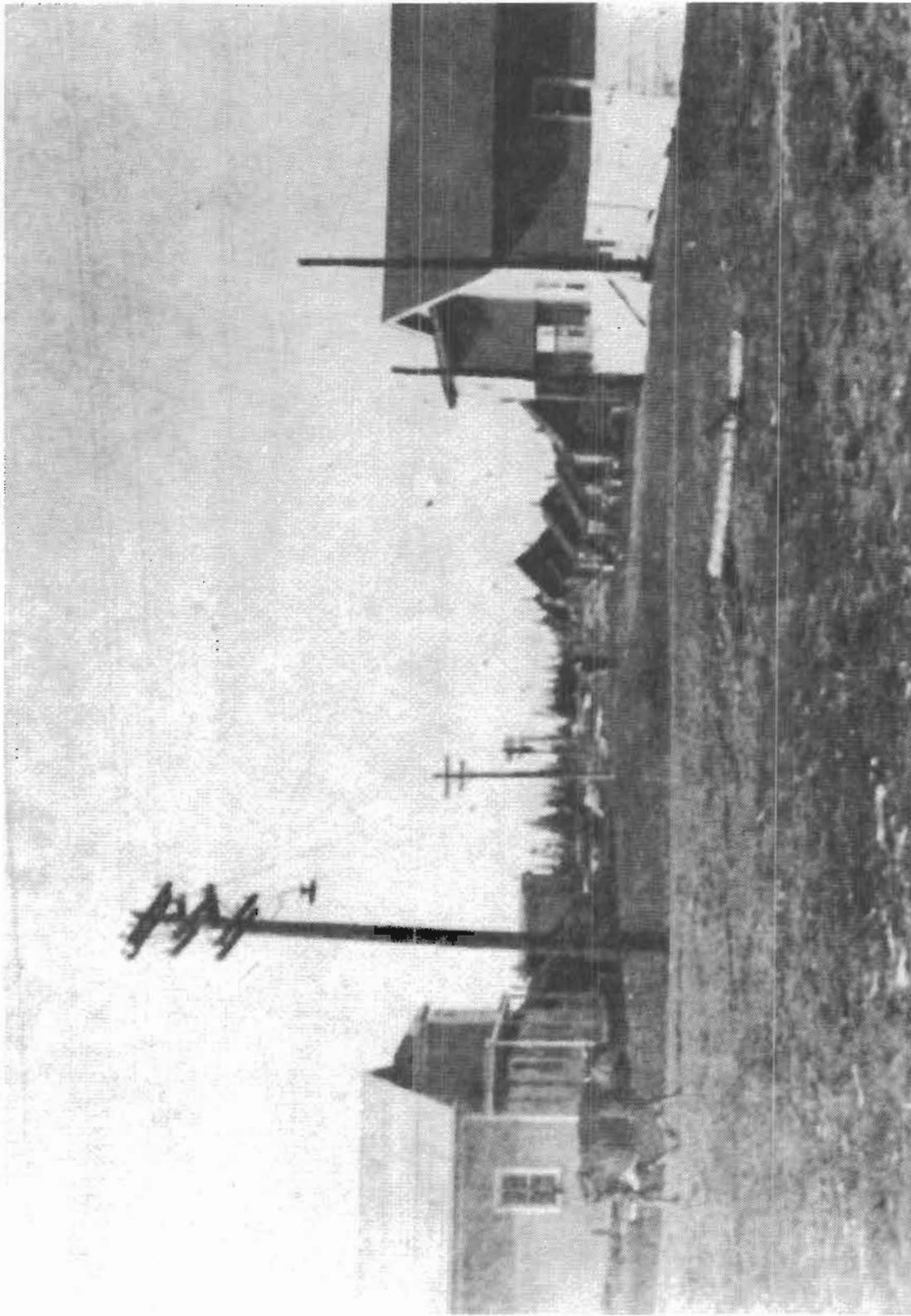
La première école Sacré-Cœur sur la rue Plante (1925-1930).



L'église Sacré-Cœur dans les années 1920.



Couvent - Hôpital de Shelter Bay. Vers 1940.



Shelter Bay vers 1925.

pour connaître ses commentaires, mais que celle-ci ne les reçut pas à temps. On rapporte néanmoins qu'elle se montra très satisfaite de son bungalow blanc. « À chaque fois que la compagnie changeait de gérant, on faisait une rallonge à la maison » — c'est l'actuelle « Maison des jeunes ». C'est à cette époque, qu'on construisit la « cookerie » et le « *staff house* », hôtel pour nourrir et loger les commis de la compagnie. Le rez-de-chaussée du « *staff house* » tenait alors lieu de chapelle et d'école.

En 1922, les seuls représentants de l'entreprise privée de Shelter Bay — outre la compagnie Quebec North Shore — étaient Élie Rochefort, propriétaire d'une « salle d'amusement » et un nommé Leblanc qui tenait un petit restaurant.

Au cours de l'année 1923, on construisait des maisons sur la rue de la Baie. Il y avait alors 7 ou 8 camps, dont le « Camp 5 », érigé pour les bûcherons de Matane qui travaillaient au chantier l'automne et repartaient chez eux le printemps venu. Pour encourager les familles à s'établir et à se construire un logis, la compagnie décida, après quelques hésitations⁴, de fournir le bois « pour rien ». Un triage s'effectuait à la drave : on envoyait les billots de 4 pieds à Thorold et ceux de 12, 14 et 16 pieds, au moulin où on les sciait pour la construction des maisons. La petite communauté aura, en cette même année, sa première église-école baptisée « Sacré-Cœur de Shelter Bay ». L'édifice bâti par le Père Étienne Régnault fut agrandi en 1928. L'école Sacré-Cœur, l'église et le premier hôpital (1928), de même qu'une bonne partie des maisons de la rue Wood furent construits par monsieur Ross, entrepreneur de Mont-Joli.

La première maison appartenant à un particulier fut construite en 1924. Les autres maisons construites auparavant étaient la propriété de la « Ontario Paper ». La compa-

gnie prêtait des terrains et des titres de propriété, mais il fallait défricher, préparer le terrain et voir soi-même à la construction. Un peu plus tard, quelques maisons furent bâties sur la rue Tonawanda, nom donné en l'honneur de la fille d'un comptable. Souvent la famille qui emménageait dans une maison donnait son camp aux enfants nouvellement mariés ; les camps servaient donc assez longtemps. Un résident des premières heures y a même passé dix-sept ans de son existence.

Shelter Bay, en 1927, ne comprenait guère plus d'une cinquantaine de foyers, tous familiers les uns avec les autres. Les Alain, Gaudreau, Simard, Kennedy, Smith et Thériault faisaient partie de la petite communauté. Même si le premier trottoir, qui reliait la résidence du docteur McLean aux bureaux de la compagnie, date de 1927-28, il n'y eut pendant longtemps que des chemins de terre à Shelter Bay. L'amérindien Ti-Basse, alors employé de la « Ontario Paper », participa d'ailleurs à la construction de ce trottoir.

Trait particulier des villes de Pentecôte et de Shelter Bay : il y avait alors ce qu'on appelait un « trou de l'enfer ». C'était un four de briques qui servait à brûler les résidus produits par l'usine d'écorçage dont on pouvait voir, au loin, la cheminée se fondre dans le paysage.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Le premier train du chemin de fer Cartier a quitté la gare de Port-Cartier à 9:00 heure le 9 décembre 1960 à destination de Gagnon. À bord du « Manicouagan » prenaient place une centaine d'invités spéciaux. Il allait, le lendemain 10 décembre enfoncer le dernier rivet de la voie ferrée au Lac Jeannine.

4. À ce sujet, voir la première partie de l'ouvrage.



Comme on peut le voir sur cette photo de la rue Tonawanda, après 1925, les maisons étaient alimentées en électricité.

LES NOMS DES RUES DE PORT-CARTIER

L'identification des rues de Port-Cartier a suivi l'incorporation de la ville. Dans la partie ouest, les choix sont ceux de la compagnie « Quebec North Shore ». Du côté est, le choix des noms était sous la responsabilité de monsieur Drolet qui conseillait la compagnie « Quebec Cartier Mining ». Voici quelques noms qui ont été retenus et la raison pour laquelle ils l'ont été :

Le boulevard Portage des mousses :

« Nom que donnaient les Indiens montagnais à un sentier couvert de mousses — principalement les sphagnes et les hypnes — qui forment le sous-bois. » Ils empruntaient ce chemin avec leur canot sur le dos pour contourner les chutes et les rapides de la rivière-aux-Rochers.

Le boulevard des Rochelais :

Nom rapporté sur une carte française du dix-septième siècle, désignant les environs de Port-Cartier sous le nom de « Anse des marins rochelais ». Ce nom provient des marins de La Rochelle (port de mer de France), soit parce qu'ils y trouvèrent refuge à la suite d'un naufrage, soit qu'ils utilisaient l'anse comme lieu de rendez-vous.

Le boulevard Audubon :

Nom donné en mémoire de John James Audubon, ornithologiste américain d'origine française. Il fit un voyage d'étude sur la Côte-Nord à l'été de 1933.

Le boulevard Lemoine :

Nom donné en mémoire d'un des premiers arpenteurs-géomètres de la région, celui qui dressa le rapport sur le bassin de la rivière-aux-Rochers en 1908.

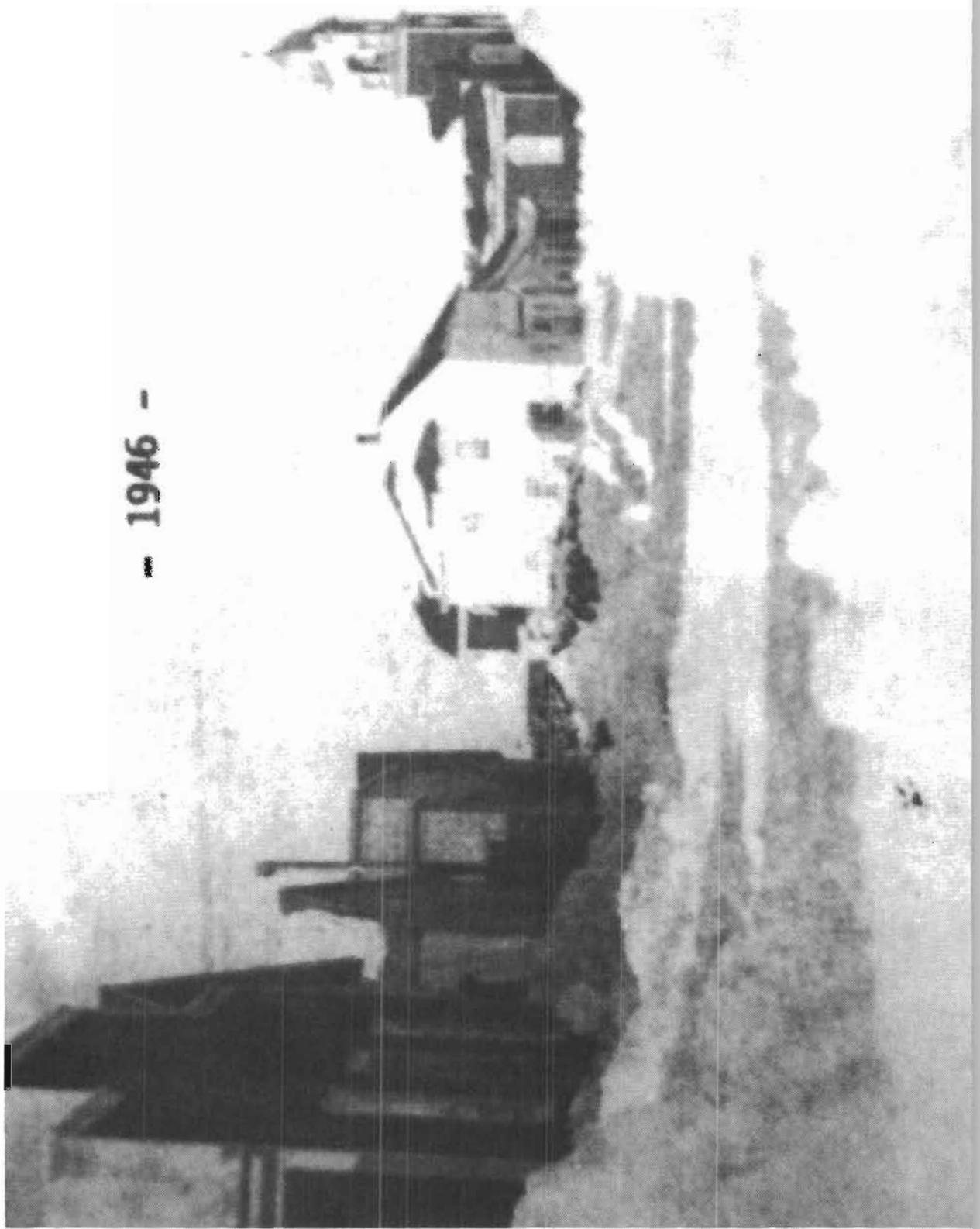
Rue des Cascades :

Nom donné à cause de la proximité des cascades de la rivière Dominique.

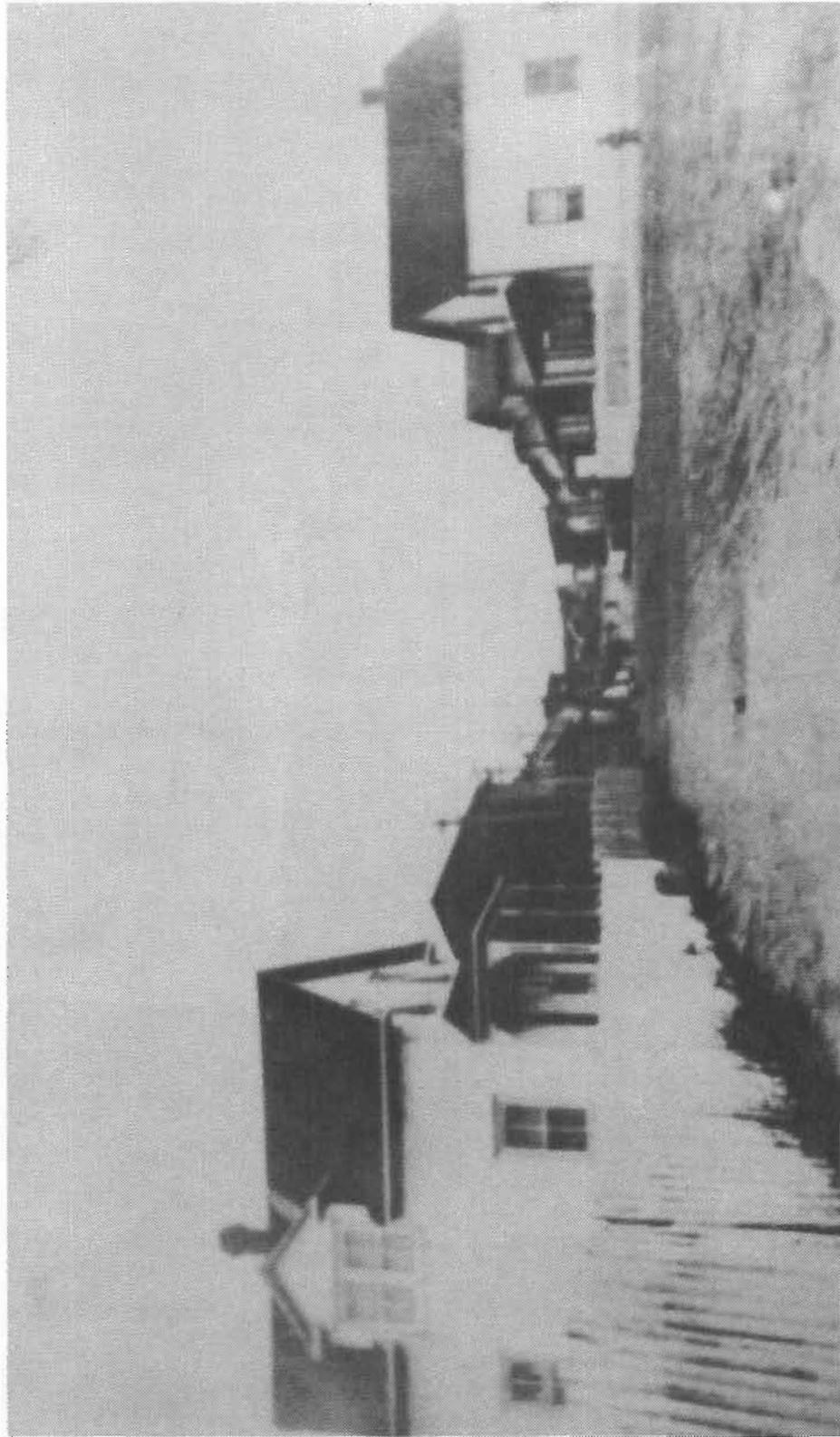


L'église sur la rue Parent, vers 1940.

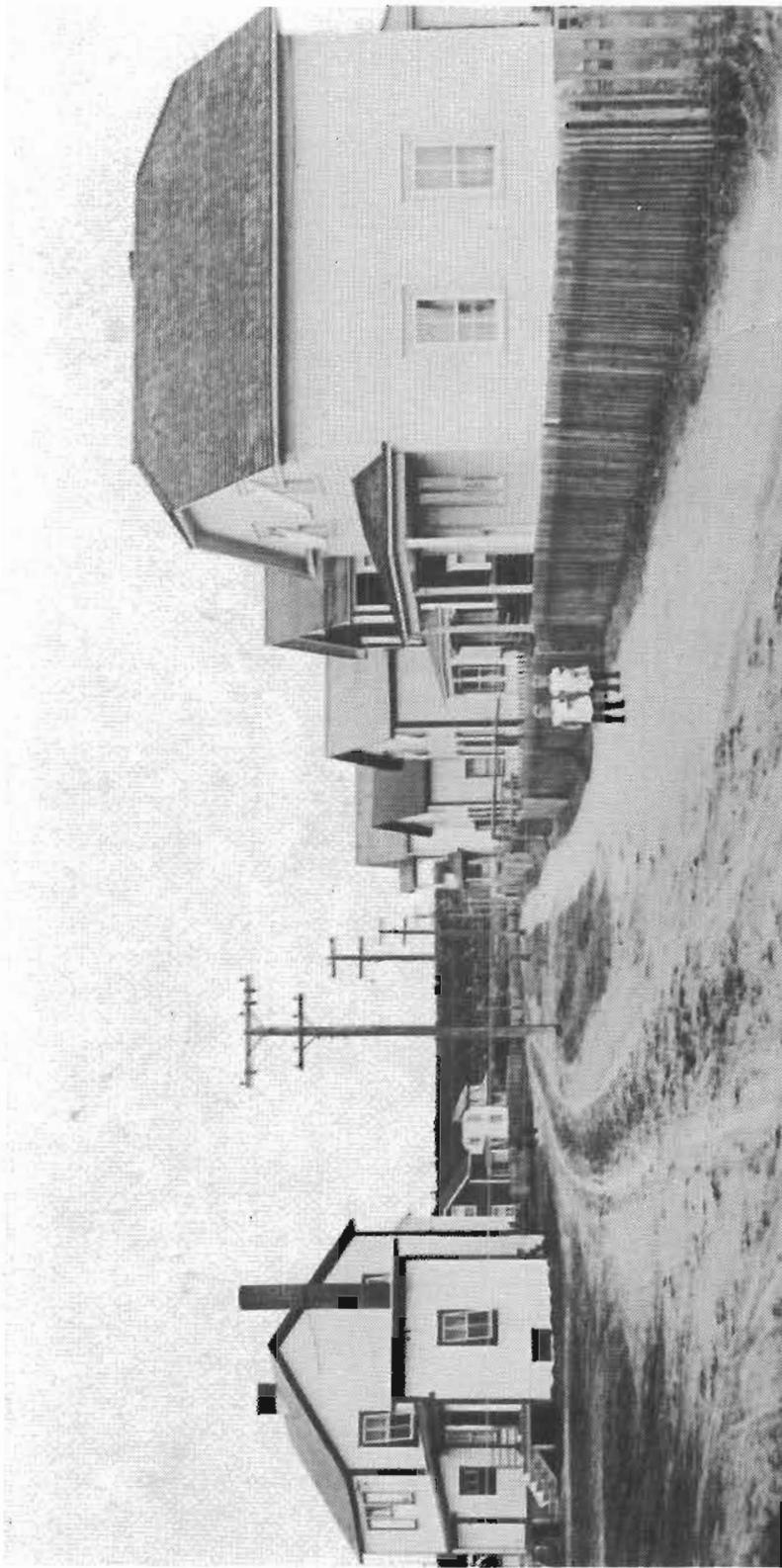
Photo de la page suivante: la rue principale de Shelter Bay après une tempête de neige.



- 1946 -



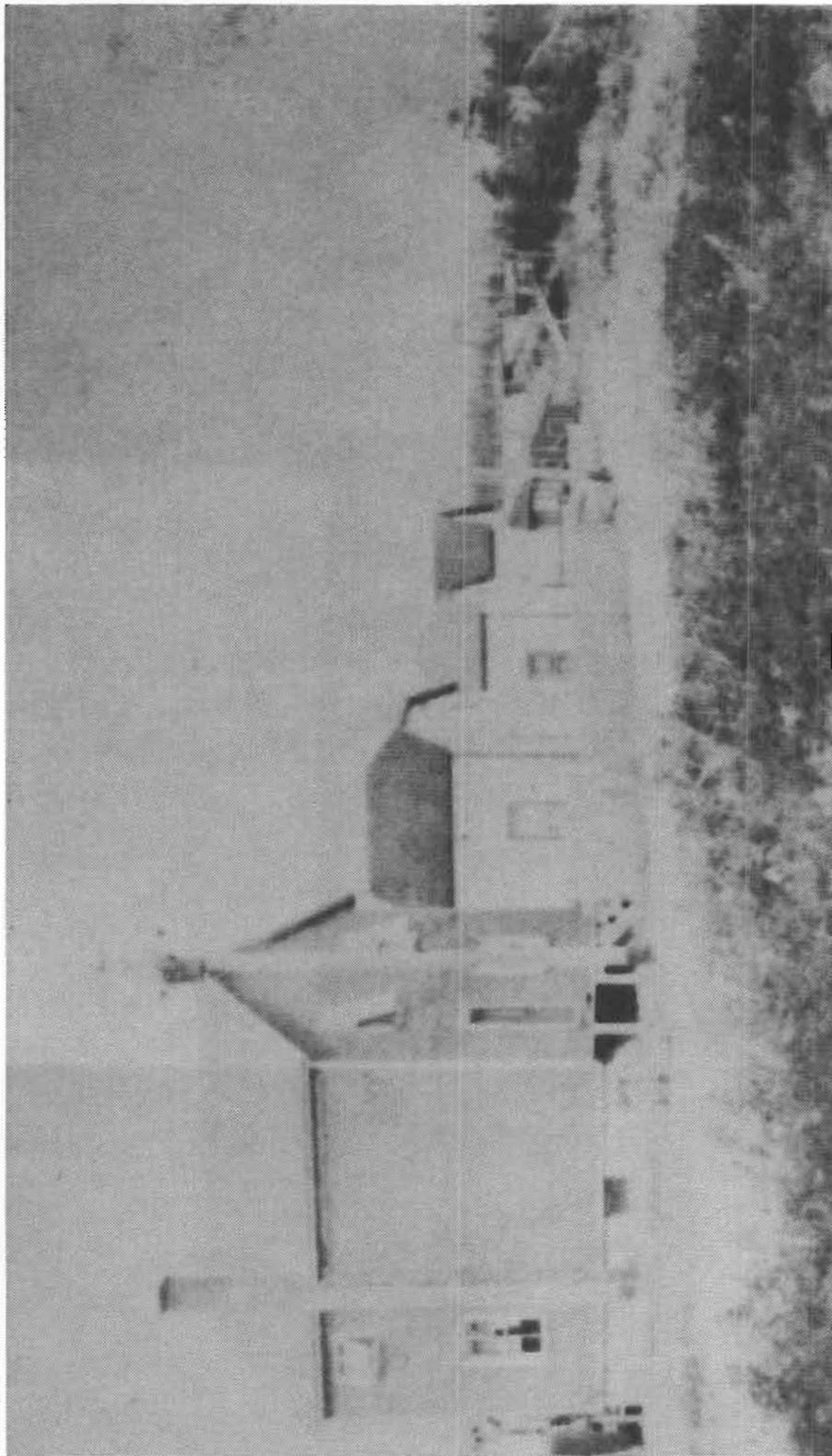
Rue Plante vers 1930.



Rue Parent. Vers 1930.



Rue des Pins , vers 1940.



Rue du Barrage. On l'appelait « Le Petit Canada ». Vers 1930.



Rue de la Baie dans les années 1920.

Avec le temps, quelques rues changèrent de nom. Ainsi, les rues « du Camp cinq » et « Cinq cents » devinrent les rues Plante et des Bouleaux. Par contre, l'une d'entre elles, parmi les plus anciennes, garda son nom : Tonawanda. Certains lieux publics se sont aussi transformés. Le premier poste de police est disparu de la rue Plante, et la salle de curling de la place McCormick. Disparue également l'ancienne piste d'atterrissage, site actuel de la rue Boisvert et de l'école Mère d'Youville. La piste de sable finissait au coin des rues Boisvert et

Ti-Basse. Une écurie était construite sur le terrain occupé actuellement par le 112 de la Rivière (bloc réservé aux retraités).

Les années trente voient arriver à Shelter Bay des motoneiges, des tracteurs à quatre cylindres et des voitures. Une des premières fut celle de monsieur Duguay, une voiture de marque *Ford 4*. Les voies asphaltées se feront attendre à Shelter Bay/Port-Cartier et le premier pont reliant Port-Cartier est et Port-Cartier ouest ne possédera pendant longtemps qu'une seule voie de gravier.

Certains vétérans de Shelter Bay et de Port-Cartier ont en mémoire les hôtels Paquette et Ti-basse (hôtel Côté). L'activité nocturne de ces établissements, souvent le refuge des transitaires, des groupes de jeunes et des âmes en peine, occupaient les autorités chargées du maintien de l'ordre bien plus qu'elles ne l'auraient souhaité.

Comme plusieurs autres villes sises dans un milieu forestier, Port-Cartier a vécu sous la menace des feux de forêt. La première exploitation forestière fut d'ailleurs le fruit d'un violent incendie qui avait, plusieurs années auparavant, rasé le secteur. Plusieurs ont encore en mémoire la terrible peur et les durs labeurs de l'été 1955 surnommé «l'été rouge» de Shelter Bay.

Beaucoup moins menaçants que les feux de forêt, les moustiques occasionnent également des ennuis à la population. La ville de Port-Cartier mène d'ailleurs depuis plusieurs années une lutte acharnée contre ces indésirables, en particulier les brûlots!

B — LE TRAVAIL

Il sera ici question du travail des hommes de Shelter Bay/ Port-Cartier. Nous nous attarderons plus loin à celui des femmes. Ils avaient en commun qu'ils travaillaient beaucoup et le terme est faible. Les tâches difficiles modelaient les caractères. Shelter Bay était synonyme de travail, c'était la raison essentielle de la présence des hommes venant des quatre coins de la province pour y fonder une famille, et de ceux qui y avaient

SAVIEZ-VOUS QUE...

Ce serait sur l'insistance de Maurice Duplessis que le Chicago Tribune Company forma à partir de la Ontario Paper Company, la Quebec North Shore Company. Ceci coïncidait avec la mise en opération du moulin à papier de Baie-Comeau en 1938.

un emploi saisonnier. On ne tolérait tout simplement pas la présence des oisifs. Après les années cinquante, les possibilités d'emploi demeurent élevées avec «Quebec Cartier Mining», I.T.T., Sidbec-Dosco et les étrangers perçoivent Port-Cartier comme un endroit où l'on peut facilement dénicher du travail. Quelques-uns y restent, plusieurs repartent rapidement, d'autres après quelques années. Voyons un peu dans quelles conditions ces gens y ont travaillé.

Les conditions de travail

SAVIEZ-VOUS QUE...

Qu'Antoine Thériault est considéré comme le premier résident permanent de Port-Cartier. Il était, bien entendu, employé de la «Ontario Paper».

Durant la période de la «Quebec North Shore» à Shelter Bay, il n'y eut pas de syndicat chez les employés. Les travailleurs réglèrent leurs différends avec les patrons sur une base individuelle. En ce qui a trait au salaire, la discussion n'existait pas et l'on acceptait, dans la très grande majorité des cas, celui que l'entreprise proposait. Au village, l'employé débutait à six heures le matin et s'arrêtait à midi, heure signalée par les cloches de l'église — et l'aboïement des chiens pour qui l'heure du repas avait également sonnée! — le temps de casser la croûte. Il reprenait le boulot de 13:00 jusqu'à 18:00 heures, le même carillon indiquant la fin des heures régulières de travail. Quant aux pauses, elles n'existaient que lorsque survenait un bris d'équipement. Après la journée de labeur, le jardin, les réparations nécessaires à la maison et la morue à pêcher au large c'était suffisant pour conduire les

hommes dans les bras de Morphée. L'accalmie ne survenait qu'à minuit le samedi soir. Le moulin cessait alors de fonctionner et le chargement des navires s'arrêtait jusqu'à minuit le dimanche soir. On essaya pendant un moment de diviser les horaires de travail de huit heures consécutives en deux quarts de quatre heures. Cette mesure fut toutefois impopulaire chez les travailleurs pour qui les déplacements domicile-travail doubleraient. Pendant la crise économique, en 1930, le salaire moyen d'un résident permanent était passé de 325\$ à 300\$ par année. Cette baisse salariale ne fut pas discutée car on tenait à conserver son emploi.

Le travail en forêt développait les muscles des bras et favorisait les bonnes relations avec le groupe de compagnons. Les progrès du transport, avec l'arrivée des camions qui remplacent les chevaux facilitera la tâche des travailleurs de la forêt. La scie mécanique qui fit son apparition en 1943 y contribuera aussi mais ne suscitera pas toujours un enthousiasme immédiat, certains préférant la traditionnelle hache et la

«sciote». En 1951, la compagnie engagea un instructeur pour aider les bûcherons à améliorer leur technique de coupe; ce dernier insista sur le maniement et l'utilisation de la scie mécanique, et pourtant, sur des photos qui datent de 1958, on voit encore des employés avec la hache à la main pour entamer la coupe.

On trouvait facilement du travail. Avec une lettre de références, sans aucun besoin de diplôme, à 14 ou 15 ans le travail débutait. Pour les novices, la force physique était un atout, les employés expérimentés tolérant mal la faiblesse chez les plus jeunes car les salaires se ressemblaient. Le nombre de personnes que l'homme avait à charge pouvait souvent expliquer la différence des salaires. Tout le monde travaillait, les béquilles n'arrêtaient pas l'activité; même les handicapés participaient à la main-d'œuvre, au même titre que les autres. Le travail était exigeant et demandait de bons bras. Au moulin par exemple, quatre ou cinq hommes avaient pour tâche de prendre le bois imparfaitement écorcé qui sortait sur le convoyeur et de le



Le seul moyen de transport du temps: les chevaux-vapeur à l'état naturel!



Près du chantier Porlier, dans la région de Shelter Bay. En compagnie du contremaître Philippe Poirier, Johnny Boudreault décharge rapidement son *sleigh* rempli de «pitoune». (Vers 1947)



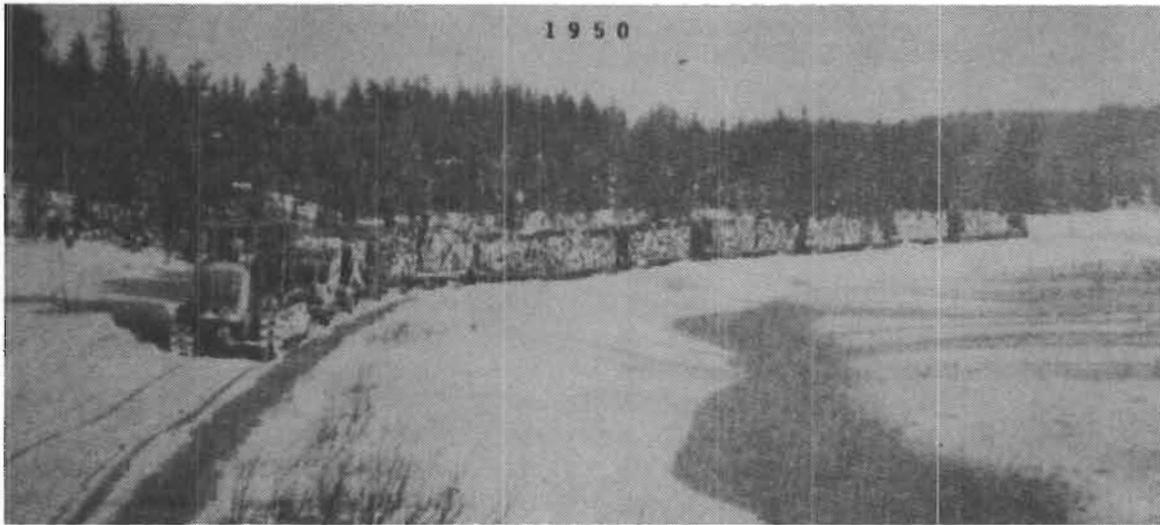
La plupart des chevaux de Shelter Bay, comme celui que tient ici le garçon d'écurie Aimé Alain, proviennent de la rive sud du Saint-Laurent.



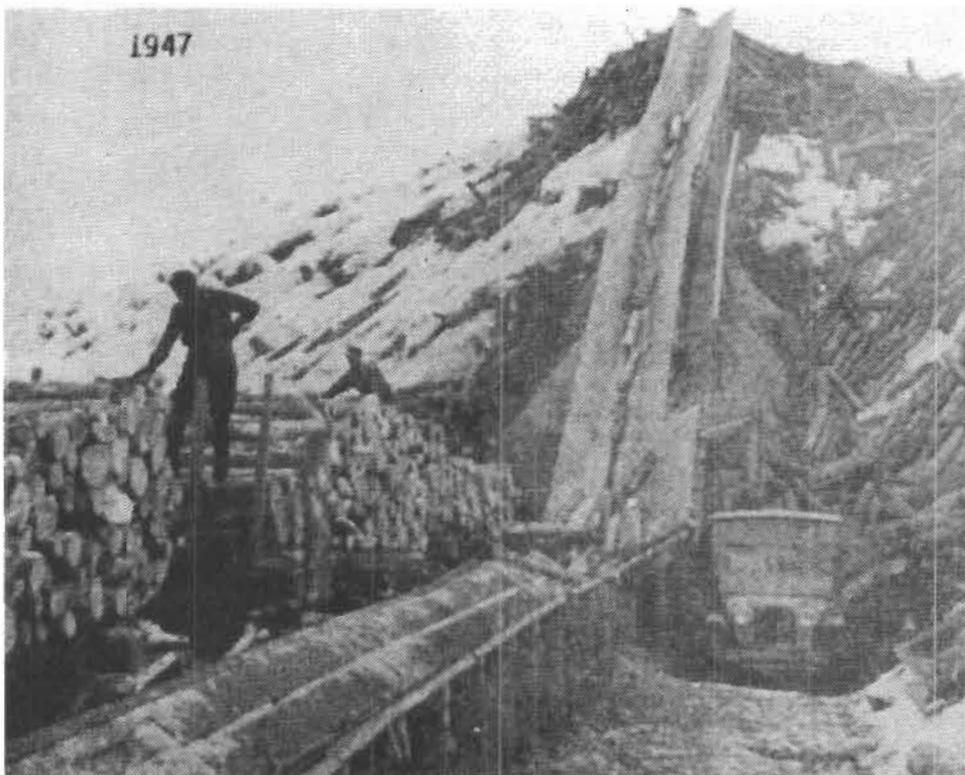
En 1953, deux *bulldozers* travaillent ensemble sur la nouvelle section de la route de la rivière de la Petite Coulevre, à Shelter Bay.



Un ancien «Sulky».



L'usage des tracteurs fut une grande amélioration et s'avéra plus économique pour le transport du bois de pulpe.



Les 7,000 cordes de « pitoune » de cette pile près du camp Six-milles, à Shelter Bay, ont été montées par l'empileuse actionnée par la jeep. Cette voiture tire aussi les *sleighs* et fournit l'électricité, la nuit.



Construction de la Route 138 dans les années 1950.



Arthur Gauthier conduit ces chevaux du camp de Jean-Louis Arthur (cache 5), jusqu'à Shelter Bay. Vers 1950.



Dans les années '30 et '40, la traction mécanique remplaça peu à peu les chevaux.

repasser dans l'écorceuse. Le premier travailleur devait prendre le plus de bois possible, de façon à ce que le dernier puisse suffire à enlever le reste de bois mal écorcé. La pression était forte sur le premier homme et une grande quantité d'eau pénétrait inévitablement dans ses bottes.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Les premiers ponts enjambant la rivière-aux-Rochers furent érigés avec le bois provenant de l'ancien camp des ouvriers qui avaient construit le port de la Quebec Cartier Mining.

Les étrangers et le travail à Shelter Bay et Port-Cartier

Les jeunes hommes qui logeaient chez les gens de Shelter Bay pendant le travail saisonnier apportaient un revenu supplémentaire aux familles. Quelques-uns étaient bûcherons et arrivaient en octobre ou en novembre, pour repartir en mars ou en avril (à partir de 1952, la coupe se fera à longueur d'année). D'autres participaient à la drave et leur séjour se prolongeait plus tard au printemps. Aucun de ces jeunes ne venait traîner au village; ils s'y rendaient à l'invitation expresse de la compagnie. Clarke City et Franquelin attiraient aussi des travailleurs venus principalement de la rive sud du fleuve et de la basse Côte-Nord. Pour ceux qui épousaient une fille du village, les chances d'obtenir un emploi permanent à la compagnie augmentaient; on lui allouait alors un terrain pour bâtir une propriété.

À partir des années soixante, un grand nombre de travailleurs — en majorité des employés de la « Quebec Cartier Mining » et plus tard, de la compagnie Rayonier — arrivent de l'extérieur pour s'établir à Port-Cartier. Les différences entre le milieu et les conditions de travail des deux époques sont trop évidentes pour en traiter longuement! Grèves, discussions salariales, heures travaillées: tout diffère. L'échec le plus important pour l'« International Telephone and Telegraph » a peut-être été de n'avoir pu solidariser tous les hommes qui y travaillaient et obtenir d'eux qu'ils tendent vers un but commun, comme ce fut le cas à Shelter Bay du temps de la « Quebec North Shore ».

SAVIEZ-VOUS QUE...

Parmi les 17 ponts qui furent nécessaires à la voie ferrée pour rejoindre Port Cartier et Gagnon à la fin des années cinquante et au début des années soixante, il en existe un de 270 mètres de long, à plus de 36 mètres au-dessus du niveau de l'eau.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Lloyd J. Severson fut le premier président de la « Quebec Cartier Mining » et à ce titre, son rôle dans l'histoire de Port-Cartier se rapproche de celui de Robert McCormick. Lui aussi citoyen des États-Unis, la différence importante entre ces deux grands personnages vient de ce que Severson n'était pas un entrepreneur mais un technocrate. Ingénieur de formation, il avait fait ses premières armes sur le marché du travail avec le gouvernement américain avant de passer à la « U.S. Steel ». À la tête de la « Quebec Cartier Mining » de 1957 à 1964, il est décédé en 1965.

C — LES FEMMES

La vie des femmes de Shelter Bay/Port-Cartier ressemble à celle de toutes les Québécoises à maints égards. Le genre d'emplois auxquels elles avaient accès, selon leur statut, les conditions de vie et les espoirs qu'elles entretenaient sont les mêmes. On ne peut qu'admirer l'activité qu'elles ont su déployer aux côtés des hommes, pour assurer leur établissement permanent à cet endroit de la Côte-Nord. Une population ne peut s'implanter sans que le quotidien dompte le milieu, et les femmes furent les premières artisanes de ce quotidien.



C'est le temps du repas à la cantine de Shelter Bay (Cache 2).



Mme Phydine Noël et Gilberte, deux ans, admirent les glaïeux que l'on trouve devant leur demeure à Shelter Bay. Vers 1951.

La vie de pionnières

Les premiers entrepreneurs et bûcherons embauchés par la «Ontario Paper» arrivaient de la rive sud, de la Gaspésie, de la basse Côte-Nord et d'ailleurs. Ces hommes avaient déjà fondé des familles et lorsqu'ils arrivaient à Shelter Bay, femmes, enfants et bébés en bas âge les accompagnaient dans la forêt. «C'était des femmes qui n'avaient pas peur.» La famille apportait tout ce qui était nécessaire à la vie quotidienne pour le travail, la cuisine ou pour faire de la musique.

Cette pratique allait toutefois disparaître assez rapidement car ni la compagnie ni le clergé n'appréciaient les chassés-croisés amoureux et les rixes qui s'en suivaient. De plus, les enfants ne pouvaient pas fréquenter l'école. Les femmes dont les maris «allaient au bois» durent alors attendre au village avec leurs enfants jusqu'au retour des hommes à la fin de la saison de coupe.

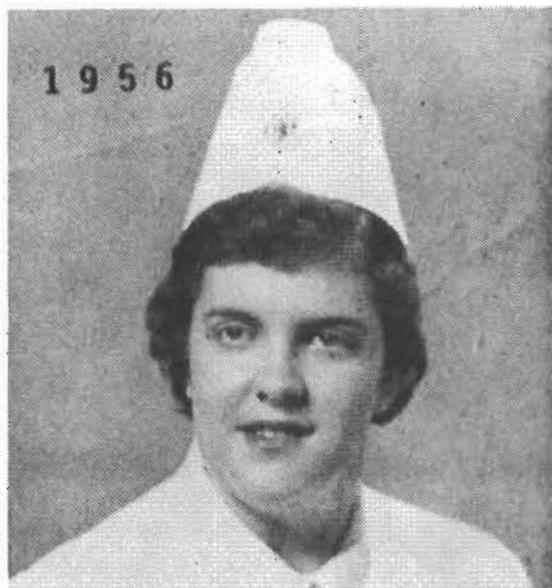
La forêt n'était pas tout à fait interdite aux femmes: une jeune mariée de la fin des années quarante a vécu quatre ans dans une cache (point de relais et d'entrepôt), son mari y étant le cuisinier attitré. N'ayant

même pas d'eau courante, elle préféra retrouver le confort de Shelter Bay pour accoucher. Le congé ne fut pas très long: quinze jours plus tard la mère et son enfant retournaient à la cache, auprès du mari.

Ce milieu encourageait l'apparition de femmes de caractère; l'une d'elles, épouse d'un des cadres de la «Quebec North Shore» était de cette trempe. Elle avait le respect de toute la communauté, celui des femmes autant que celui des hommes. On l'appelait «Madame» Harbour. «C'était le notaire, l'avocat, le conseiller juridique, la femme forte de Shelter Bay.» Âme généreuse, elle donnait tout ce qu'elle pouvait; à une certaine occasion, elle avait même fait don des bas de son garçon pour les offrir à un enfant qui devait être hospitalisé. Son fils les cherchant, elle lui aurait alors dit: «Ah ben mon p'tit gars, je les ai prêtés...» Madame Harbour obtint un corbillard pour Shelter Bay: «Elle disait que c'en était assez de transporter les morts sur une charrette tirée par un cheval.» Ce genre de femmes a soutenu la population de Shelter Bay et encouragé l'esprit d'entraide qui y régnait; c'était une pionnière.

Le mariage

Même si Shelter Bay comptait plus de filles que de garçons, presque toutes les demoiselles en quête d'un époux réussissaient dans leur entreprise car les travailleurs venant de l'extérieur ne manquaient pas. Les mariages entre deux jeunes gens de la place étaient plus rares. Curieusement, les gars de Shelter Bay allaient à l'extérieur pour courtoiser les filles (basse Côte-Nord, etc.). Ainsi, on pouvait choisir un bon parti sans trop de peine: «Je ne voulais pas un voyageur, ni un homme qui prenait de la boisson, encore moins un matelot. Dans le temps, on croyait qu'ils avaient pour principe un port, une blonde. La fidélité pour moi c'était très important».



Clairette Bijould a récemment reçu son diplôme de la Clinique du B.C.G., Montréal. Elle est la fille de M. et Mme Ovila Bijould de Shelter Bay, où son père était autrefois surintendant de l'usine. (1956)



Madame Roland Letarte apporte de quoi boire et manger à son mari, débardeur à Shelter Bay. (1951)



De gauche à droite, Laurette Vallée, Jeanne d'Arc Hamilton et Jeannette Parisée. (1947)



Agnès Kennedy, dactylo au bureau de Shelter Bay depuis l'automne dernier (1946).



Odette Martin, étudiante au Collège Maillet, Saint-Basile, Nouveau-Brunswick. Odette est la fille de M. et Mme Armand Martin de Shelter Bay (1956).



Les sourires de Jean Mercier et de son épouse indiquent que les affaires sont bonnes à la boulangerie de Shelter Bay. Vers 1950.



Mme Rosario Portier reçoit son courrier du maître de poste J.-Armand Boudreault, au nouveau bureau de poste de Shelter Bay, vers 1951.

Le mariage n'était pas nécessairement célébré le samedi. On se mariait lorsque le travail du futur conjoint le permettait, les lunes de miel obéissaient à la même logique. C'était l'occasion pour certains de faire connaissance avec la belle-famille si l'un des époux venait de l'extérieur. D'autres en profitaient pour faire un voyage en camion sur le tronçon de la route carrossable et revenir au village, périple d'une douzaine de milles ! À la fin des années quarante, un des navires de la « Quebec North Shore », le « North Shore » (appelé la « Corvette » par les gens du village) pouvait servir de bateau de croisière aux nouveaux mariés. C'était la propriété de la Clarke Steamship Lines. Le navire offrait de très belles cabines et un service comparable à celui d'un hôtel. Il n'était pas commun de disposer d'une somme importante pour ces circonstances.

Le mariage signifiait pour la majorité des femmes le renoncement à la vie active sur le marché du travail. « Lorsque mon patron m'a demandé si je continuais de travailler après mon mariage, c'est pareil comme s'il m'avait demandé la lune : dans ce temps-là les femmes mariées ne travaillaient pas. »

Le travail au féminin

« Les hommes étaient esclaves de la « Quebec North Shore » et les femmes étaient esclaves de la maison ! » s'exclame une ancienne résidente de Shelter Bay. Les femmes et les filles travaillaient beaucoup. Les familles nombreuses ne laissaient pas tellement de repos : 30 à 35 tartes, de gros sceaux de galettes et de beignes ne duraient qu'une fin de semaine. Il faut mentionner que l'accueil des travailleurs temporaires ou saisonniers augmentaient le nombre de bouches à nourrir. Ces pensionnaires venaient pour des périodes plus ou moins longues, trouver un gîte en attendant le départ pour le travail en forêt, au quai ou le retour chez eux. Les enfants mettaient également la main à la pâte. À onze ans l'une d'elles, montée sur un petit banc, boulangeait 22 pains par jour. Le bain se prenait dans la cuvette qui connaissait une affluence du dimanche soir au samedi soir.

À l'époque des premiers établissements, les femmes confectionnaient tout : bas, mitaines, « bagosses », « over-all »... Elles se

Vers 1952



Mme Charles Porlier représente « Rimouski Air Lines » à Shelter Bay. À partir de 1953, c'est Matane Air qui assure le service aérien et monsieur et madame Arsenaull en étaient les représentants.

levaient avant toute la maisonnée pour préparer et servir le déjeuner.

Certaines jeunes filles ont eu l'occasion de quitter Shelter Bay pendant quelque temps pour acquérir une formation académique plus poussée au Havre-St-Pierre ou sur la rive sud du Saint-Laurent. Il semble qu'elles étaient plus favorisées à cet égard que les garçons, pour qui le travail rémunérateur comptait souvent davantage.

Certaines femmes, même si elles n'occupaient pas d'emploi officiel, travaillaient conjointement avec leur époux. Elles étaient ainsi commerçantes, restauratrices, etc. Une habitante de Port-Cartier s'occupait avec son mari de la compagnie d'aviation Matane Air Service vers les années cinquante. Elle avait pour tâche, entre autres, de conduire au village les gens qui arrivaient par avion. Il faut souligner qu'à l'époque, parmi toutes les villageoises, elle était, avec une autre, la seule femme à savoir conduire une automo-

bile. Elle vendait également les billets, prenait les bagages, donnait la température et confirmait les arrivées et les départs. Tout juste après son accouchement à la maison, elle prit d'ailleurs l'appel d'un client, le téléphone se trouvant à son chevet: travail oblige...!

Les accouchements

Comme on célébrait beaucoup de mariages, que la télévision est apparue plus tard et qu'il ne fallait pas empêcher la famille... les accouchements étaient nombreux à Shelter Bay. La grande majorité des femmes donnaient naissance chez elles, aidées d'une parente, d'un médecin ou d'une sage-femme.

Le village avait bien un hôpital, mais comme il appartenait à la « Quebec North

Shore », on le réservait aux employés grièvement blessés et il ne suffisait pas à la demande. Par conséquent, les femmes de simples travailleurs qui voulaient accoucher à l'hôpital devaient se rendre à celui de Matane, à leurs frais. Comme il fallait continuer de s'occuper de la famille et que l'argent était rare, les femmes enfantaient à la maison. De toute façon, la femme enceinte ne se considérait pas malade, alors pourquoi aller à l'hôpital? Par contre, si un accouchement s'annonçait difficile, il fallait se rendre à Matane. Beaucoup de femmes sont mortes à la suite de complications, ne pouvant profiter de soins hospitaliers adéquats à proximité. Quant aux filles mères, elles étaient envoyées à la crèche pour accoucher. « Les parents avaient ordre de ne pas garder "ça" ici, parce que dans ce temps-là c'était pas bien vu. »

Après l'accouchement, les femmes retournaient rapidement à leur besogne : une mère quittait parfois le lit après deux ou trois jours de convalescence pour reprendre son ouvrage... L'entraide s'organisait et l'une pouvait aller chez l'autre pour l'aider à mettre au monde. Elle demeurait ensuite chez l'accouchée pendant huit à dix jours pour l'aider à reprendre des forces et s'occuper de sa famille. Plus tard, l'accouchée pouvait rendre la pareille.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Les hommes qui ont incorporé la ville étaient Jean Lemire, médecin, Ovila Bijoult, rentier, Georges Gauvin, ingénieur forestier, Roger Labrie, comptable, Alexander A. Taite, gérant, Bernard Kellog, ingénieur, tous de Shelter Bay et Paul Drolet, ingénieur minier de Montréal et vice-président de la Quebec Cartier Mining.

Les sages-femmes ont joué un rôle important à Shelter Bay. Mesdames Boudreault (Pierre «Pit»), Caissy, Girard (Maggie) et Métivier ont accouché plusieurs résidentes

de Port-Cartier. Aujourd'hui décédée, Madame Métivier a aidé à mettre au monde une centaine d'enfants. Certaines femmes faisaient davantage confiance à la sage-femme qu'au médecin : « Des fois le médecin arrivait trop tard ; on avait déjà accouché. À une certaine occasion la sage-femme avait même dû dire au médecin quoi faire : le bébé était trop "cordonné" et ne voulait pas venir au monde. » Les médecins Handfield et Allard, entre autres, ont également fait plusieurs accouchements à Shelter Bay.

Les passe-temps

L'entretien de la maison et l'éducation des enfants occupaient la majeure partie du temps des femmes. Dans leurs temps libres, elles savaient joindre l'utile à l'agréable en tricotant et en cousant. La compagnie « Quebec North Shore » offrait gratuitement aux femmes des employés un cours de couture durant l'été : beaucoup d'entre elles ont d'ailleurs appris à coudre en y assistant. Trois demoiselles de Montréal y enseignaient : les sœurs Lecompte et une demoiselle Deschênes. Même si les femmes aimaient à tricoter, c'était plus un travail qu'un passe-temps, si bien qu'elles n'avaient pas le droit de sortir leurs aiguilles le dimanche...

Un Cercle des fermières prit naissance à Shelter Bay le 4 octobre 1949. Il donnait aux femmes l'occasion de se rencontrer et d'exécuter de multiples travaux au métier à tisser : catalognes, linges à vaisselles, nappes, etc. « Après quelques années on a commencé à faire du "fancy" : rideaux, couvre-lits, laizes à plancher. On montait des métiers aussi. » Le Cercle des fermières organisait également de petites fêtes pour marquer diverses occasions. Mesdames Bijoult et Boudreault ont œuvré très activement dans l'organisation. Ses membres étaient reconnues pour être très accueillantes. Toutes les femmes qui arrivaient à Shelter Bay et à Port-Cartier,

même à l'époque de la venue massive des employés de I.T.T.-Rayonier, étaient invitées à faire partie du Cercle des fermières et s'y sentaient, selon les témoignages recueillis, vite à l'aise.

Les femmes dont les époux partaient en forêt pendant plusieurs mois, pouvaient se désennuyer en regardant les catalogues des magasins Eaton ou Simpsons après avoir couché les enfants. On commandait par la poste ; le magasinage se faisait souvent ainsi.

D — LA VIE QUOTIDIENNE

Si la vie de pionnier demandait beaucoup de travail et offrait un confort qui laissait à désirer, ceux qui l'ont vécue à Shelter Bay n'en conservent pas moins le plus beau souvenir de leur existence. La vie de famille et de groupe était alors très intense. Avec l'avènement de la municipalité de Port-Cartier et au fur et à mesure qu'elle se développa, la vie quotidienne devint de plus en plus facile. Le confort moderne à Port-Cartier égalait celui des régions favorisées du Québec.

L'enfance

Comme partout ailleurs au Québec rural d'avant la révolution tranquille, l'enfance se terminait précocement. Les responsabilités arrivaient vite. Les jeunes filles avaient des tâches domestiques importantes et les garçons goûtaient au travail salarié dès l'adolescence. Les emplois se décrochaient facilement : « C'est pas nous autres qui courraient après l'ouvrage, c'est l'ouvrage qui courait après nous autres ! » Au milieu des années trente, « on commençait à travailler à l'âge de 14 ans ». Nul besoin de diplôme pour décrocher un emploi ; un petit billet qui témoignait des attitudes et aptitudes de l'aspirant homme suffisait à l'engagement. La force et l'habileté physique déterminaient le succès ou l'échec des candidats. Les compa-



Jean-Marc Vallée et « Butch » aiment se promener le long du quai intérieur à Shelter Bay.

gnons de travail étaient durs et les plus jeunes devaient faire leur part, le salaire étant le même pour tous. « Ils n'aimaient pas voir les autres traîner sur la "job" ». Le fruit du labeur des jeunes allait aux parents, pratique que connaissaient les familles nombreuses au Québec.

À diverses époques, Shelter Bay a connu des couvre-feux à des heures variables : 19:00, 20:00 et 21:00 heures. C'était un moyen de conserver la discipline parmi les employés. Les parents des enfants devaient



Les « courses de poche » semblent amusantes !

Ci-dessous: groupe d'enfants de Shelter Bay se rendant dans les bois pour y cueillir des bleuets.





La classe est finie à Shelter Bay. (1955)

aussi, bien entendu, en tenir compte. Les dangers pour les jeunes n'étaient pas nombreux, «les enfants passaient l'été pieds nus et sans danger de se blesser». Il y eut toutefois la noyade d'un jeune enfant dans un trou qui sema la consternation à Shelter Bay.

L'histoire de la jeunesse de Port-Cartier est imprégnée de la difficile crise de 1979-1982. Beaucoup de jeunes seront marqués à vie par les déchirements sociaux et familiaux qui eurent alors lieu. Leur horizon professionnel se trouvait du coup chambardé et un intervenant du milieu nous a fait part du nombre anormalement élevé de suicides chez les jeunes à cette époque. Leurs rêves s'étant brisés, ils remirent davantage en question l'enseignement reçu au secondaire en s'interrogeant sur son utilité dans le contexte spécial où ils vivaient.



Hector Morin, ingénieur forestier, remet un prix de vingt-cinq dollars à Noëlline Gauthier pour sa composition sur le rôle de la forêt. (1952)



Des enfants de Shelter Bay s'amuse sur une patinoire. (1955)

Aux premiers temps de Shelter Bay, l'éducation qu'il fallait fournir aux enfants importait aux parents. En 1920, Madame Parent (Mademoiselle Paradis) se chargeait de faire la classe chez elle aux six écoliers de Shelter Bay. Elle habitait au coin de ce qui correspond aujourd'hui au boulevard des Îles et à la rue Parent. Comme il n'y avait pas de téléphone au village, on venait chercher les enfants pendant les heures de classe puisqu'ils tenaient lieu de messagers. La petite communauté naissante, dépourvue de ressources, fit la connaissance de sa première institutrice en 1921: «une dénommée Eugénie». Elle avait la responsabilité de 21 enfants, n'était pas diplômée et n'enseignait que la première année, même si ses élèves étaient plus avancés et plus vieux. La classe fut alors déménagée au sous-sol du «*staff house*», local plus vaste qu'un domicile et qui appartenait à la compagnie. Les messes se célébraient au même endroit. En 1922 on changea d'ensei-

gnante: mesdames et mesdemoiselles Simard (Alice), Morin et Cormier (Catherine) se sont succédées comme institutrices à l'école Sacré-Cœur de Shelter Bay. Par la suite, vers 1925, les Sœurs de la Charité dispensèrent l'enseignement jusqu'à la septième année. «En neuvième on était haut» dans les années '30. Les institutrices du moment se nommaient mesdemoiselles Généreux et Côté. Une dizaine d'années plus tard, on allait souvent jusqu'à la neuvième. Parmi les professeurs figuraient mesdemoiselles Boité, Côté, Lacasse et Simard (madame Lucette Simard-Alain). Quelques élèves se rendaient en dixième année mais c'était exceptionnel. Beaucoup auraient eu les capacités intellectuelles pour poursuivre leurs études à l'extérieur mais la majorité des parents ne disposaient pas des moyens financiers nécessaires. Après s'être éloignés pour parfaire leurs études, les jeunes gens les plus favorisés avaient hâte de rentrer au bercail. L'école



Au bureau des commis du chantier de Raoul Barrette à Shelter Bay, les tablettes sont bien gamies de tout ce qu'un bûcheron peut avoir besoin. (1952)



De gauche à droite: Christian Bernier, Charlie Dugan, Augustin Quessy, Olivier Chenel, Mlle Georgette Richard et Camille Chenel. (1944)

fut rasée par un incendie le 2 septembre 1941. Sa reconstruction fut cependant très rapide puisqu'elle s'acheva en 1942. Notons que la compagnie, pour subvenir aux besoins de la communauté, prélevait une «taxe scolaire» de deux dollars par mois. En 1947, huit personnes travaillaient à l'école: Armand Boudreault, Elmire Bernier, Aggy Kennedy-Simard, Marguerite Duguay, Adéla Simard et quatre religieuses. En 1966 Port-Cartier comptait cinq écoles: Sacré-Cœur, Gagné, Saint-Alexandre, Riverview et Mère d'Youville. Ensemble, elles accueilleraient mille enfants au mois de septembre de la même année.

La nourriture

Dès le début du travail à Shelter Bay, la compagnie «Ontario Paper», devenue plus tard la «Quebec North Shore», s'était donnée comme responsabilité de nourrir sa main-d'œuvre. Le magasin de la compagnie fut longtemps le seul établissement où l'on

pouvait se procurer de la nourriture. Un système de livret contenant des coupons de 1 cent, 10 cents, 1 dollar, etc. permettait l'achat des denrées. Le degré de satisfaction de la population semble avoir été assez grand à ce chapitre, puisque les commentaires «on était bien nourri» et «on ne manquait de rien» reviennent souvent dans les témoignages de ceux qui vécurent cette période. Toutefois, quelques denrées communes aujourd'hui demeuraient inaccessibles à l'époque. Avant 1930, on mangeait de la «soupe grise» à l'orge («barley») parce que les tomates coûtaient trop cher. La viande salée était la nourriture de base pour l'alimentation des travailleurs de la forêt. La compagnie a toutefois rapidement pris l'habitude d'acheter des bœufs en grande quantité. Au besoin, ils étaient tués et débités sur place par monsieur Brunelle, le boucher de la compagnie. Le bétail était amené vivant en forêt pour nourrir les travailleurs qui s'y trouvaient. C'est ainsi que la viande salée fut remplacée par de la viande fraîche.

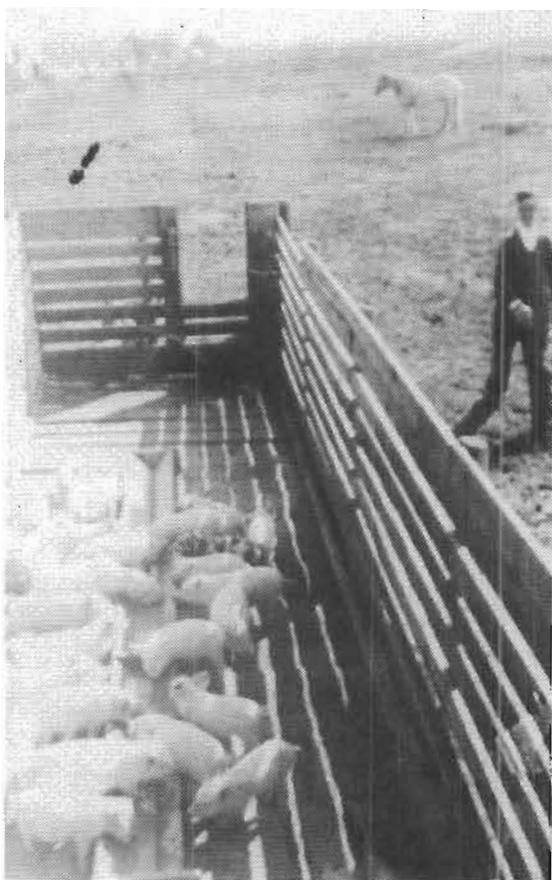
Les repas que servait la compagnie à ses employés comprenait aussi le dessert. Les



Bûcherons et chevaux partent pour un hiver de coupe dans les chantiers. Une liste de provisions incluait 550 tonnes de foin, 660 tonnes d'avoine, 86,000 livres de porc frais, 54,000 livres de lard salé, 50,000 tablettes de levure, 5,400 gallons de mélasse, 35,000 livres de beurre, 13,800 livres de haricots secs et 10,200 boîtes de tomates.

pêcheurs de morue qui étaient des travailleurs saisonniers employés au chargement du bois de pulpe en raffolaient. Ils poussaient leur glotonnerie jusqu'à manger de la tarte avec la soupe et en réclamaient encore pour le dessert. À la fin des années vingt, on rapporte même une grève dont le dénouement n'eut lieu que lorsque la compagnie consentit à fournir une tarte entière à chaque travailleur, et ce, à tous les repas!

Comme partout au Québec semi-rural, beaucoup de gens élevaient des animaux (porcs, bœufs, vaches et poules) pour leur propre consommation. L'élevage des porcs, fort répandu, nécessitait des parcs où l'on y gardait de deux à sept cochons, selon le nombre de bouches à nourrir. Les porcelets



Élevage de porcs à Shelter Bay. Aujourd'hui à cet endroit, le 112 de la Rivière, se trouve un H.L.M. Photo prise vers 1940.

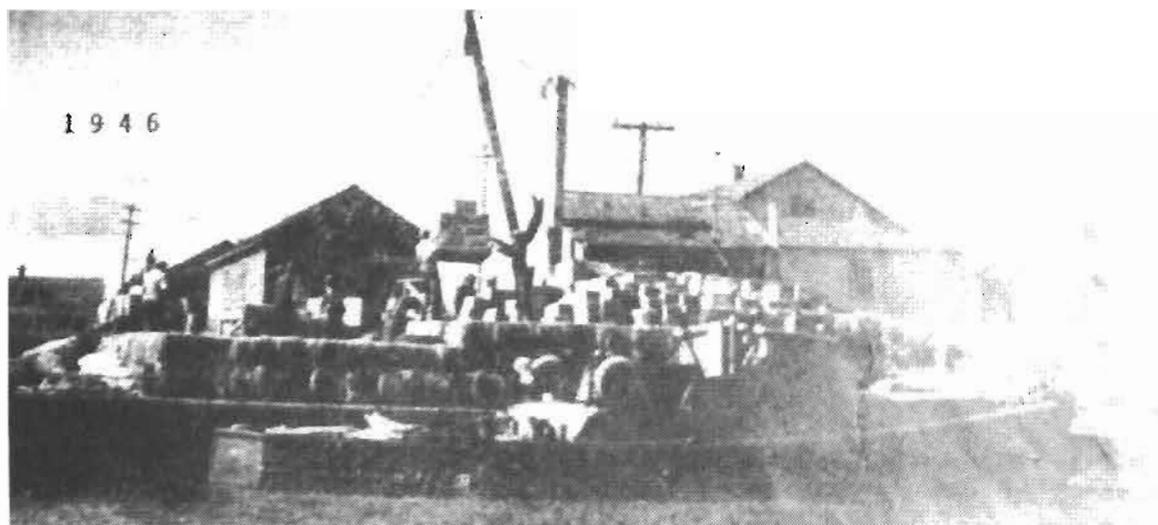
étaient achetés au printemps, à bas prix. En automne, quand venait le temps de les tuer, les porcs adultes pesaient de 200 à 350 livres. Ils ne coûtaient pas trop cher aux familles et fournissaient des provisions pour l'hiver. Quant aux vaches, on les faisait brouter là où il y avait du foin, mais il était rare car le sol se constituait presque uniquement de sable. Entre voisins on s'échangeait des poules, des œufs, du lait, etc., selon ce que chacun possédait. En 1960, la municipalité interdit l'élevage des animaux chez les citadins.

L'approvisionnement en légumes se faisait plus facilement en été grâce au potager mais ne suffisait pas. On récoltait quelques carottes et la culture des pommes de terre et de divers autres légumes connaissait une bonne popularité.

À une certaine époque, avant la Seconde Guerre mondiale, les bateaux ne venaient qu'une fois par mois, parfois même moins fréquemment; lorsque la température se montrait clémente ils revenaient toutes les deux semaines. Les denrées périssables étaient expédiées de Montréal ou d'ailleurs et entreposées un certain temps à La Malbaie. Les produits autres que la viande étaient achetés en grosse quantité pour l'hiver et provenaient soit de la compagnie, soit des bateaux. Commandés à l'avance, les patates, la farine et les pommes (achetées en automne par «quarts») provenaient de Matane. Dans les années 1932-1933, des bateaux livraient une fois par semaine (parfois deux) des légumes frais en provenance de la rive sud. Si la «Quebec North Shore» assurait le gros de l'approvisionnement avant la fermeture officielle en hiver de la navigation sur le fleuve, on continuait toutefois à transporter ces denrées «de luxe» pendant la saison froide. Les tomates et les bananes, transportées par le *Sable* ou le *Gaspesia* (de la Clarke Steamship Co.), étaient laissées sur la glace à 4 milles au large et la marchandise était traînée par des chevaux jusqu'à la terre ferme. L'arrivée du *Gaspesia* était toujours un événement. Lorsque sa sirène se



Il y a 100 tonnes de foin dans la pile qu'indique Charles Chassé. Le hangar à gauche en abrite autant. Le foin ne constitue qu'une partie des provisions à transporter par-delà les montagnes aux camps de Shelter Bay. On l'entrepose à la Cache Trois où Chassé en prend soin. Huit hommes se chargent du transport dans quatre camions et leur approvisionnement comprend 200 tonnes d'avoine, 400 barils de farine contenant chacun 240 livres, 6,000 livres de bœuf, 25,000 livres de porc salé, ainsi que 300 caisses de lait en conserve. Il faudra en tout 500 tonnes de provisions pour assurer le fonctionnement des camps en montagne.



Le déchargement des provisions pour l'hiver au quai intérieur de Shelter Bay, à l'automne de 1946.



Des camions transportent des provisions pour l'hiver jusqu'à un chaland de la compagnie à Shelter Bay. Ce chaland les amènera par eau à la jetée du chemin des bois de la rivière-à-Foin. (1954)



Les «jobbers» chargent les provisions à Cache Deux, à Shelter Bay (Automne 1932).

faisait entendre, les habitants de Shelter Bay accouraient à sa rencontre et des volontaires s'offraient pour le déchargement. Comme partout ailleurs au Québec, les gens de Shelter Bay pouvaient donc s'offrir des oranges pour Noël.

La conservation de la nourriture posait un problème. On salait la viande de bœuf et de porc et le poisson. Les «quarts à lard», de gros barils de bois très épais pouvant contenir 250 livres de viande étaient à cette fin très précieux. Ils servaient également à remiser la farine et le sucre ainsi qu'à transporter l'eau. Coupés en deux, ils faisaient des cuves servant entre autres choses à la lessive. On entreposait les pommes de terre, les carottes et les navets dans un carré de sable et les pommes étaient enveloppées dans du papier journal pour prolonger leur fraîcheur.

Les heures de repas inhabituelles causées par le travail incessant des hommes faisaient que les garde-manger et le potager devaient être bien garnis à tout moment. «Ç'a toujours mangé jour et nuit chez nous. Les hommes finissaient à minuit le soir et ils venaient luncher. Si à 10 heures du soir on décidait de manger un bouilli, on s'en allait dans le champ chercher des choux et des fèves, on coupait le lard par petits morceaux pis on envoye les chaudrons sur le poêle.»

Les services

Le passage de village à propriété unique à celui de municipalité a entraîné bon nombre de changements dans la vie quotidienne des Portcartois à différents points de vue.

Les soins de santé

La compagnie embaucha son premier médecin, le docteur McLean, en 1921 et construisit un hôpital sept ans plus tard. Propriété de la «Ontario Paper», l'hôpital servait exclusivement aux employés et ne



Le dr. Binet vaccinant une petite fille de Shelter Bay.

prévoyait pas l'hospitalisation des habitants. Les quelques lits étaient réservés aux grands blessés. «Si tu étais journalier et que tu avais besoin de soins, il y avait les sœurs ou le médecin, mais tu allais en clinique, pas à l'hôpital.» Le médecin se rendait à domicile pour soigner les gens.

Dans certains cas, les malades allaient à Clarke City pour consulter le docteur Smith. Pour les cas très graves ou pour les complications, on transportait les malades par bateau jusqu'à Rimouski ou à Québec. «Bien que le voyage fût long, la plupart s'en réchappaient!» Plus tard, on les envoyait à Matane par avion ou par bateau.

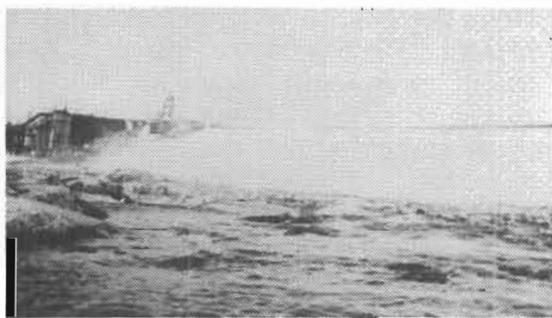
Le médecin en poste effectuait des interventions chirurgicales sans assistants et prenait des témoins au cas où il devrait décider entre la vie ou la mort de son patient. Dirigés par le médecin, les témoins s'improvisaient quelquefois anesthésistes.

Dans les années cinquante et soixante, la région n'avait toujours pas de médecins spécialistes. Pour consulter un cardiologue ou un oto-rhino-laryngologiste, il fallait aller à Québec ou à Montréal. «Sur la Côte-Nord c'était difficile de se faire soigner parce que

c'était le déplacement qui était très dispendieux.» Sans assurance personnelle on pouvait difficilement y arriver. Les médicaments, expédiés des grands centres par la poste, étaient également chers. Dans les années soixante-dix, le manque de services médicaux faisait prendre conscience aux nouveaux arrivants de leur éloignement et de leur appartenance à une région périphérique.

L'électricité

Dès 1920, au temps des camps en bois rond, Shelter Bay avait de l'électricité. La première centrale hydro-électrique de la «Ontario Paper» se situait près de la chute et fournissait le courant nécessaire au fonctionnement du moulin. La compagnie fournissait son surplus d'électricité aux habitants du village. Ils ont d'ailleurs eu accès à cette commodité avant ceux de Sept-Îles. L'hiver, quand le niveau de l'eau était bas, l'électricité manquait parce que la turbine n'arrivait pas à suffire à la demande. «Les gens sortaient alors leurs chandelles et leurs lampes à l'huile.»



Barrage à Shelter Bay, dans les années '50.

Comme le courant n'était pas encore très puissant, la compagnie interdisait à la population l'utilisation d'appareils électriques (cuisinière, fer à repasser, grille-pain, bouilloire, etc.). «Si quelqu'un était pris avec un grille-pain, on lui coupait le courant.» Vers

1930 les rues furent éclairées. Avant la guerre, certains habitants possédaient une radio mais le courant électrique était très faible. Peu de gens avaient cette chance car pour obtenir un appareil, il fallait passer par Monsieur Harbour, maître électricien et agent de RCA Victor. «Si t'étais chum avec lui...» les chances d'en obtenir une augmentaient. Le tarif mensuel fixé par la compagnie était de deux dollars par famille pour l'électricité. Chaque foyer avait droit à une lampe par chambre et à une prise de courant.

Ce n'est qu'en août 1967 que Hydro-Québec se portera acquéreur du réseau électrique de Port-Cartier. La vente avait été autorisée par voie de référendum en novembre 1966. «Quand Hydro-Québec est arrivé, n'importe qui pouvait s'acheter n'importe quoi.»

L'eau courante

Région de forêts et d'eau, Shelter Bay a construit son premier aqueduc vers 1926. Ce dernier fonctionnait par gravité: les conduites partaient du barrage et étaient enfouies peu profondément dans le sol. Aussi, le gel occasionnait fréquemment un manque d'eau courante en hiver. Les premières années, on devait parfois creuser le sol sur la rue Riverside (aujourd'hui Parent) et casser la glace pour trouver les tuyaux et les dégeler en faisant du feu. Un citoyen nous a même dit avoir vu des conduits de bois!

En 1945, on allait encore chercher de l'eau dans des barils chez ceux qui possédaient une pompe manuelle. Madame Malvina Desrosby, occupant à l'époque la dernière maison de Shelter Bay près de la baie, a reçu la visite de bon nombre d'habitants. Hiver comme été, la porte de sa demeure était ouverte: «tout un chacun» venait remplir ses «quarts à lard», salissant le plancher et refroidissant la maison l'hiver.

Le chauffage

Bien entendu, comme tous les habitants de la Côte-Nord, ceux de Shelter Bay se



Coupe du bois de chauffage. Shelter Bay, vers les années 1930.

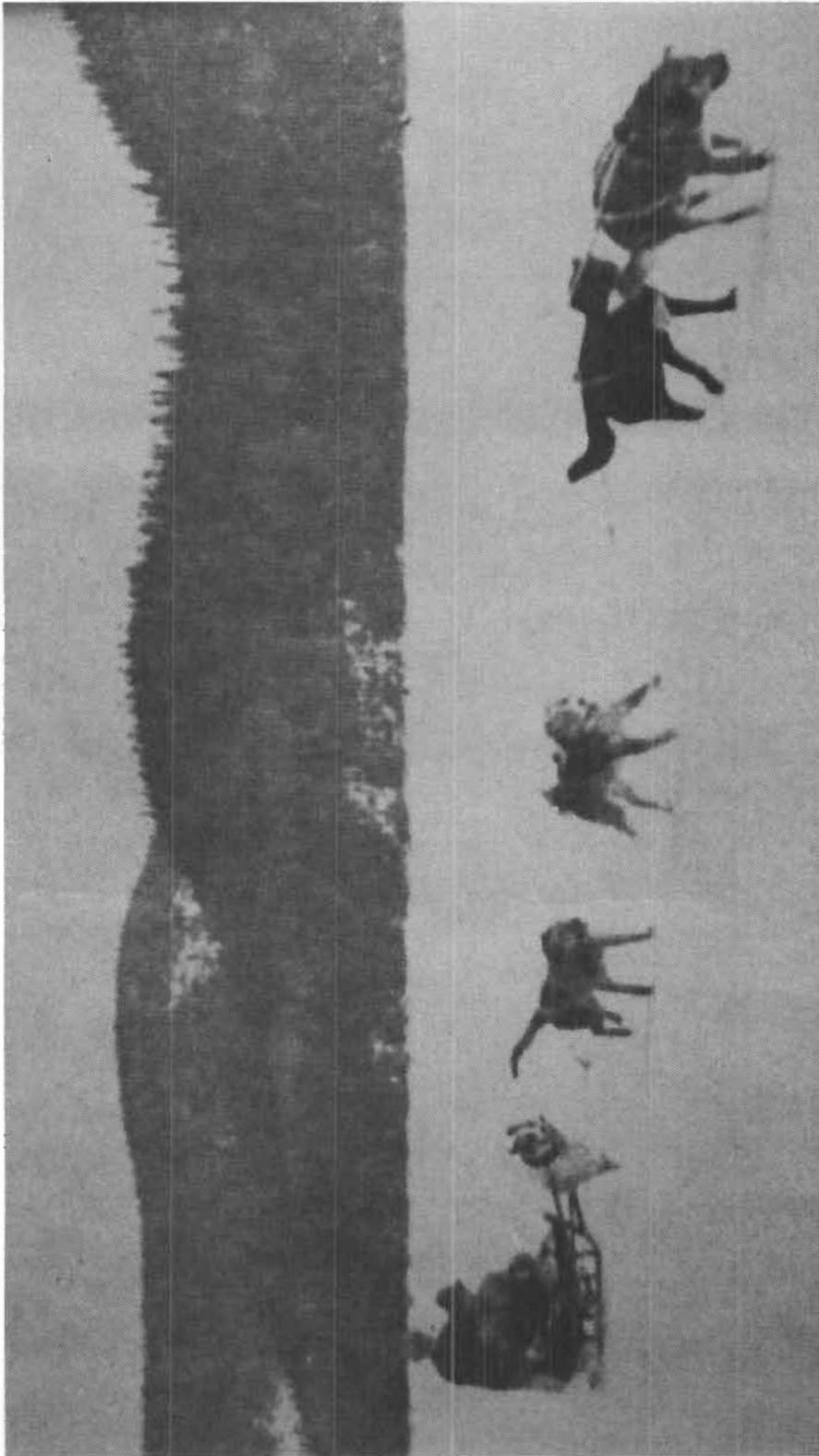
chauffaient au bois puisque ce type de combustible était accessible et peu coûteux. Le chauffage à l'huile suivra quelques années plus tard. Le luxe, c'était le chauffage à la vapeur. Les édifices appartenant à la «Ontario Paper», l'école, l'hôtel et le magasin tiraient leur source de chaleur de la chaudière principale. Or, par un système de tuyauterie souterraine, quelques résidents qui ne devaient pas être en mauvais terme avec le gérant de la compagnie pouvaient jouir de cette installation. Par contre, s'il advenait qu'une famille affiche un comportement que les autorités jugeaient répréhensible, «on pouvait leur couper la vapeur» et les radiateurs résidentiels cessaient alors de fournir la précieuse chaleur.

Les communications

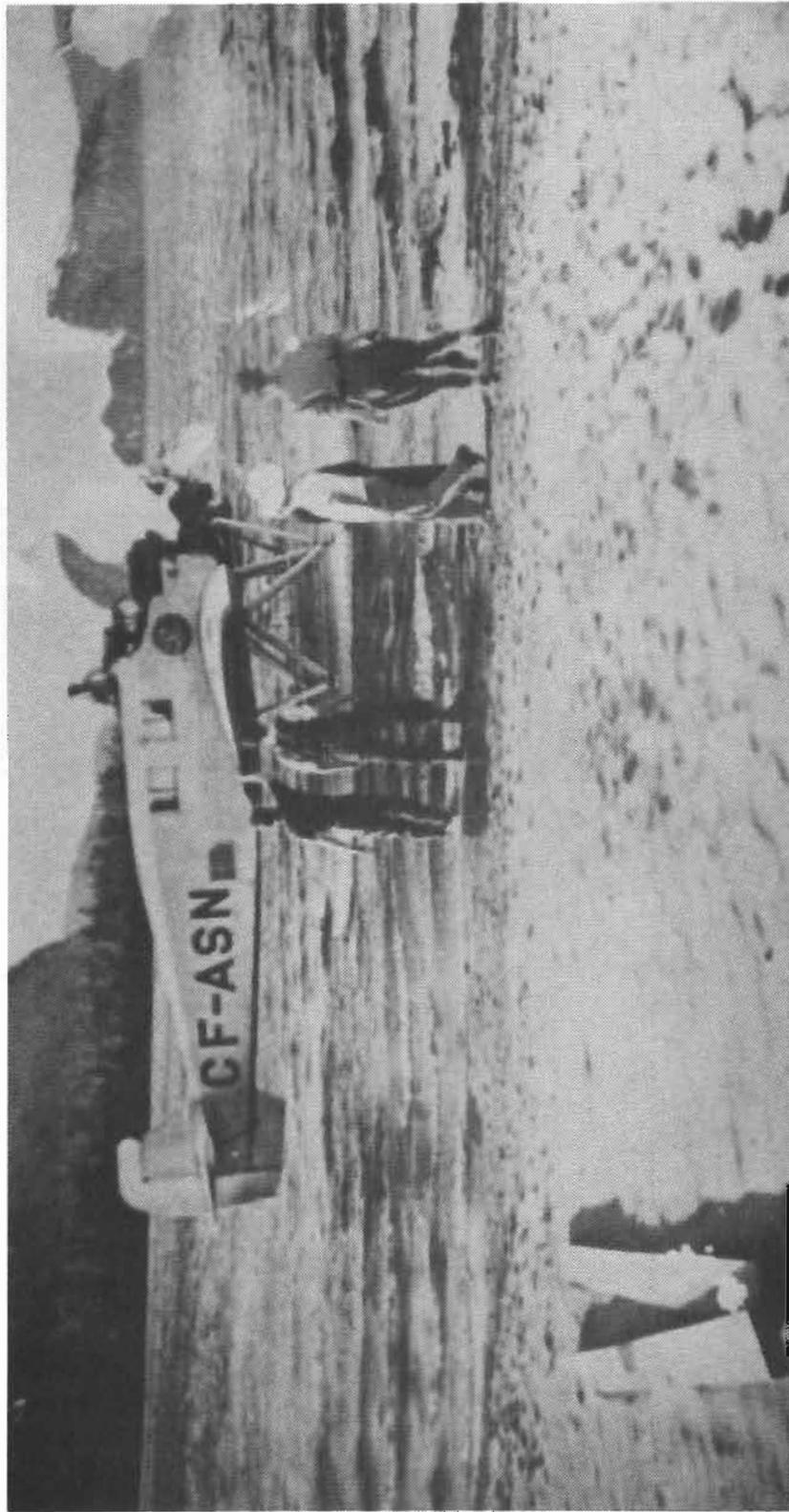
Le premier moyen de communication de Shelter Bay a été le télégraphe qui se trouvait, avant l'ouverture d'un bureau dans le village, aux Îles de Mai, chez madame Le-

bel. Son mari ou son fils devaient alors porter le message dans les 24 heures qui suivaient sa réception. Le voyage se faisait en chaloupe et durait de 4 à 5 heures. Il arrivait que l'un et l'autre effectuent ce trajet plusieurs fois par jour.

Dans les années 1920, en été, le courrier arrivait à Shelter Bay une fois par mois, par petits bateaux; en hiver, c'était l'épopée des conducteurs de traîneaux à chiens: «le cométique». Le courrier en provenance de Montréal ou de Québec était transporté par traîneaux qui se rendaient jusqu'en Basse-Côte-Nord, en passant par des relais comme Pentecôte, Shelter Bay, Clarke City ou Sept-Îles. Si l'épaisseur de la neige freinait la course des chiens qui tiraient une lourde charge, les hommes devaient leur ouvrir le chemin en battant la piste en raquettes. Lorsqu'au printemps la glace plus fragile menaçait de se rompre et que la neige molle rendait plus pénible le passage du cométique, le voyage s'effectuait à la tombée de la nuit. On nota, vers 1930, une amélioration



Un attelage de chiens, le premier moyen de transport et le plus sûr pour la Côte-Nord dans les années 1920.



L'un des premiers avions ayant atterri au Lac Walker de Shelter Bay. Vers 1930.

De gauche à droite:
1ère rangée —
Ernest Desrosiers,
Marcel Delaunière,
Rodolphe Boisclair,
Roger Roy,
Paul Chapedos.

2ème rangée —
(non identifié),
Joachim Simard,
M. Bacon,
Claude Chiasson,
Ewerick Ringuette,
(non identifié),
Robert Labrie,
Aldé Tremblay.

3ème rangée —
Pierre Morin,
Claude Kennedy,
M. Tremplay,
Adéodat Lamarre,
Marcel Bernier,
André Boudreault,
(non identifié).



appréciable du service postal avec l'utilisation de l'avion. La compagnie « Quebec Airways » livrait le courrier même par mauvais temps. Si les conditions climatiques ne permettaient pas à l'appareil de se poser, les sacs étaient largués à basse altitude. Cette méthode occasionnait parfois quelques problèmes puisqu'il est déjà arrivé qu'un de ces sacs tombe sur une maison; un autre a été perdu à jamais dans la neige.

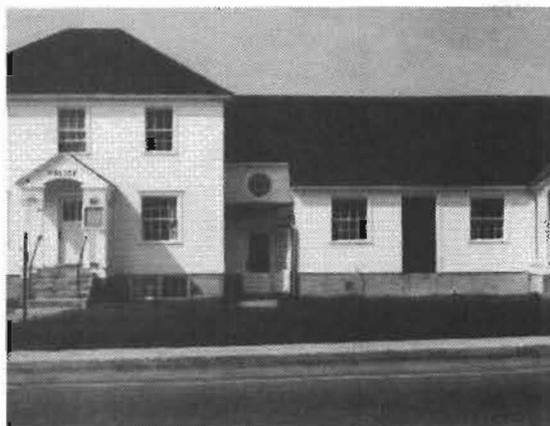
Vers la fin des années quarante, Shelter Bay possédait sa centrale téléphonique. La même ligne pouvait desservir jusqu'à douze foyers. Le premier appel téléphonique de Shelter Bay à Baie-Comeau eut lieu le 17 décembre 1947 et le service s'étendit à l'ensemble du réseau nord-américain avant la fin de l'année. Dans l'*Observation Post* de février 1948, on prévoyait que 50 à 75 familles de Shelter Bay bénéficieraient du service téléphonique de la « Gulf Telephone Company ». En novembre 1948, on estimait que l'opératrice de Shelter Bay, Marie-Paule Bernachez, recevait de 35 à 50 appels par jours. Les installations téléphoniques se trouvaient alors à son domicile. Auparavant, quelques appareils permettaient de relier Shelter Bay aux différents chantiers de la région.

Le service d'incendie et de police

Au temps où la compagnie « Quebec North Shore » contrôlait le village de Shelter Bay, le service de protection contre les incendies était sous sa responsabilité mais devint celle de la municipalité avec la naissance de Port-Cartier. En août 1961, l'achat

SAVIEZ-VOUS QUE...

La première assemblée municipale s'est tenue dans la salle paroissiale de Shelter Bay, le jeudi 9 juillet 1959 de 20:00 à 22:00 hrs. L'été suivant, c'est dans un édifice loué à la « Quebec North Shore » en haut du bureau de poste que se sont tenues ces délibérations.



L'ancien poste de police de la ville.

de matériel fut donc nécessaire. La « Quebec Cartier Mining » consentit à la vente d'un camion et de ses accessoires pour la somme de 19 350 57 dollars. L'incorporation des pompiers de Port-Cartier se fit un an plus tard. Le service d'incendie ne comptait au départ que des volontaires — environ trente-cinq — et un professionnel qui cumulait les fonctions de chef des pompiers et de policier, monsieur Rodolphe Boisclair. L'édifice de la place McCormick, occupé anciennement par le club social et le curling de Port-Cartier abrita la première caserne. La ville en fit l'acquisition pour la somme de 1 500 dollars. Avant l'arrivée de monsieur Boisclair comme policier, un employé de la « Quebec North Shore » veillait à faire régner la paix dans le village. Des policiers provinciaux, entre autres Messieurs Paradis et Beaulieu, venaient également patrouiller la Côte-Nord et demeuraient quelques jours dans les villages. Leur intervention ne se révélait toutefois pas toujours efficace car les gens connaissaient à l'avance leurs allées et venues.

Le premier chef de police de Port-Cartier travaillait de très longues heures puisqu'il cumulait deux fonctions. De garde comme policier jusqu'à 1h00 du matin, il lui arrivait de répondre à une alerte d'incendie durant la nuit et de reprendre son travail de gendarme

à 7h30 le lendemain matin. Les patrouilles se firent avec sa voiture personnelle avant que la municipalité achète, en avril 1961, un véhicule de marque Dodge «Highway Patrol», au coût de 1 322, 10 dollars. Les cellules furent utilisées «souvent, très souvent». Il y avait à l'époque trois hôtels qui se remplissaient tous les soirs et des batailles y éclataient souvent. La municipalité n'a toutefois pas connu de meurtre ou d'incident grave jusqu'au milieu des années 1970. En 1975, l'accroissement de la population de Port-Cartier entraîna une hausse des effectifs du corps policier. Huit agents étaient alors en service et on aménagea d'autres installations deux ou trois ans plus tard.

En plus des services d'incendie et de police, la compagnie «Quebec North Shore»

SAVIEZ-VOUS QUE...

Raoul Poirier, de Port-Cartier, devint le premier éboueur de la ville le 23 mai 1960. Auparavant, bien entendu, c'était l'omniprésente QNS qui effectuait le boulot.

s'était également occupée de la collecte des ordures ménagères jusqu'au printemps de l'année 1960. Il fallut donc prendre les mesures nécessaires lors de la création de la municipalité de Port-Cartier. Raoul Poirier fut chargé de ce travail en juin de la même année.

SAVIEZ-VOUS QUE...

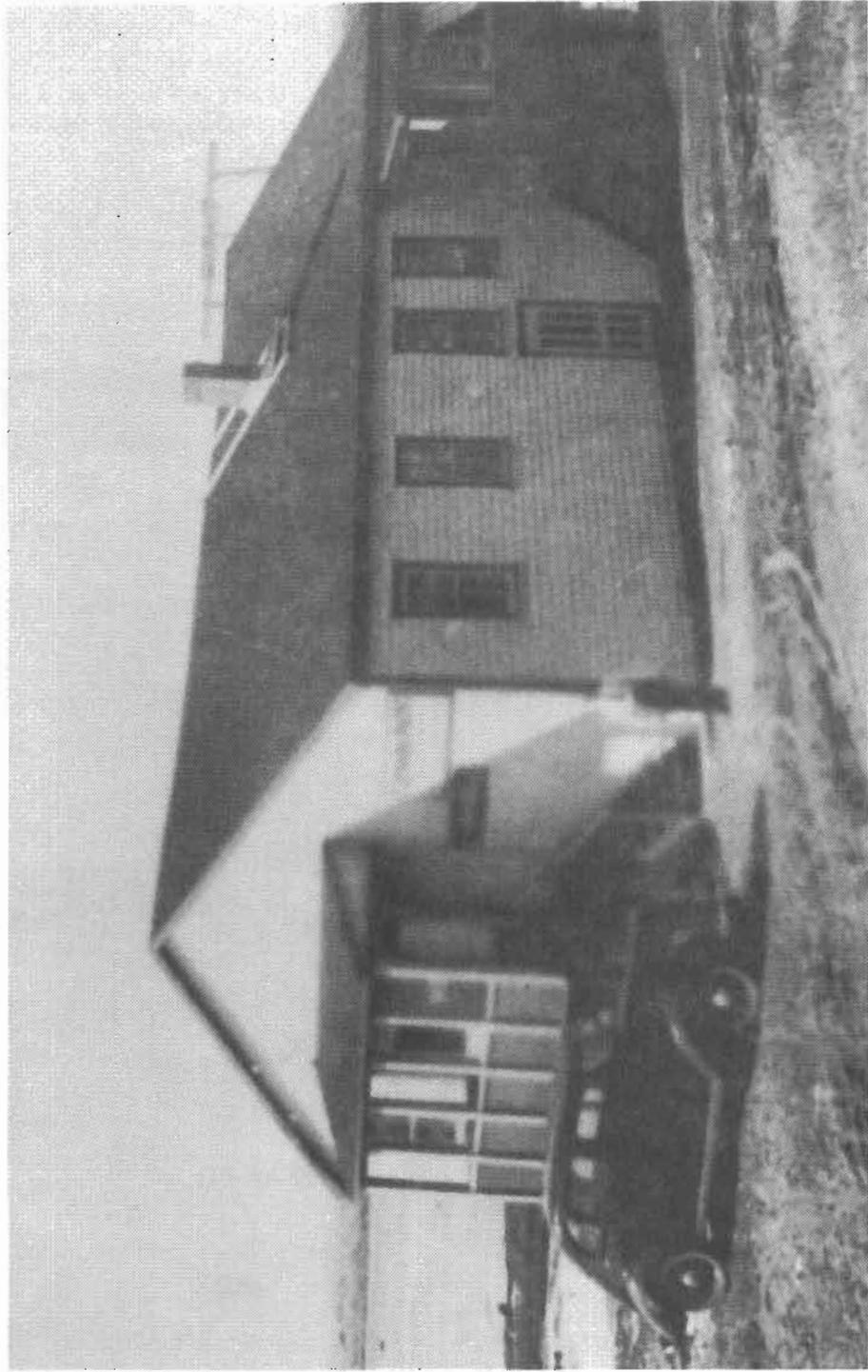
L'association des pompiers de Port-Cartier inc. recevra son incorporation légale le 6 août 1962. Elle bénéficiera d'une caserne en 1963 sur la place McCormick dans l'édifice qui avait abrité le Club Social et le Curling.

L'approvisionnement

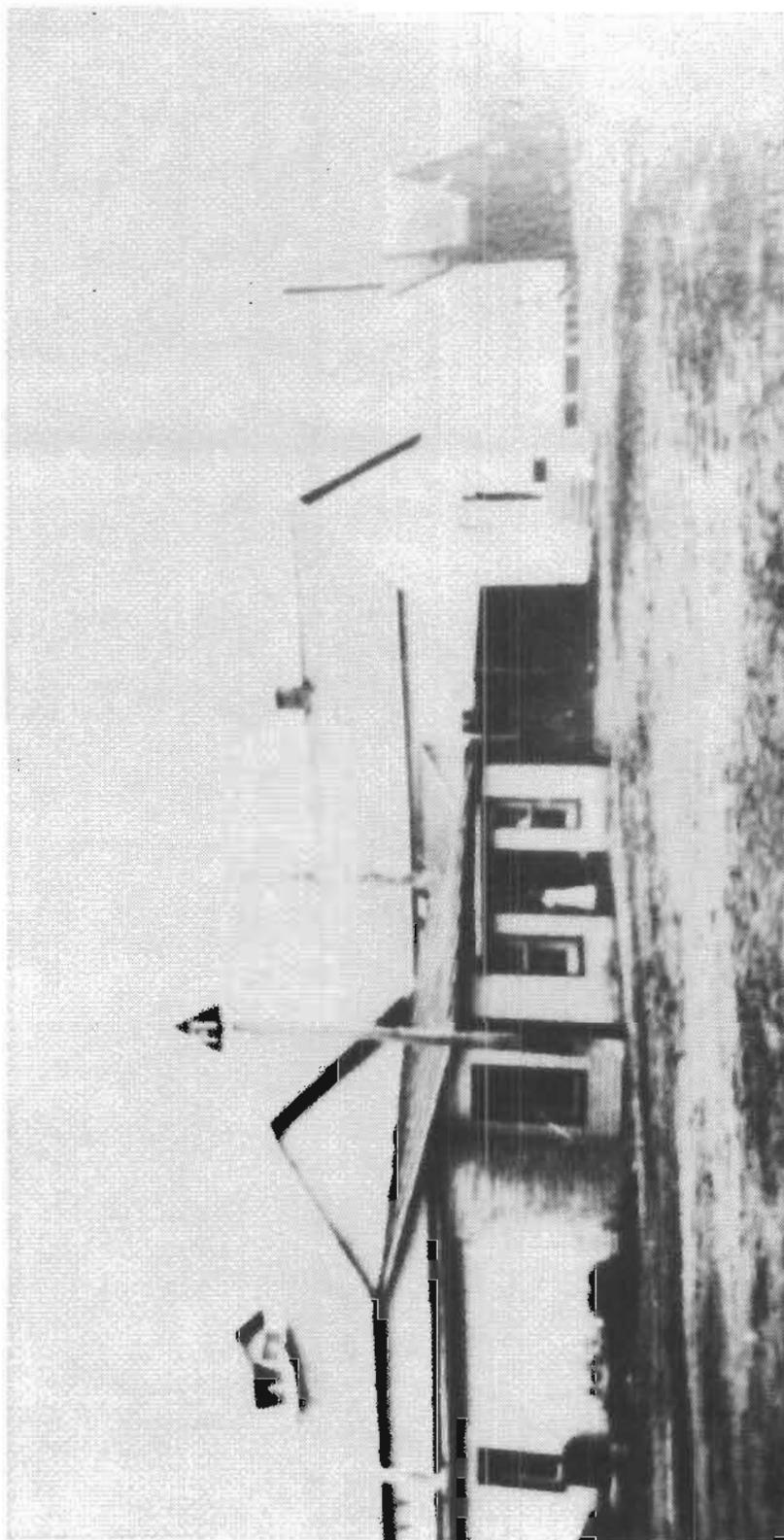
Dès 1921, la «Ontario Paper» garnissait de provisions les tablettes du magasin qu'elle mettait à la disposition de ses employés. Monsieur Pelletier s'occupait alors de la gestion du commerce, assisté d'un homme originaire du Lac Saint-Jean. Le «magasin de la compagnie», comme on l'appelait, offrait aux gens tout ce dont ils avaient besoin: denrées alimentaires, vêtements, chaussures, etc. Charlie Dugas, qui dirigea le magasin à partir de 1923, aimait à dire qu'il vendait de tout: «des épingles de sûreté jusqu'aux cercueils». «C'est sûr que l'éventail était pas très très grand» par rapport à ce que nous connaissons aujourd'hui, mais pour l'époque... Il comprenait même un petit entrepôt pour l'avoine. La première année d'opération, de mars 1921 à février 1922, le chiffre des ventes fut de



Jean-Marc Bernier, commis de camp, vérifie ses approvisionnements au Camp Un, Île de Mai, Shelter Bay.



Le magasin général vers 1940.

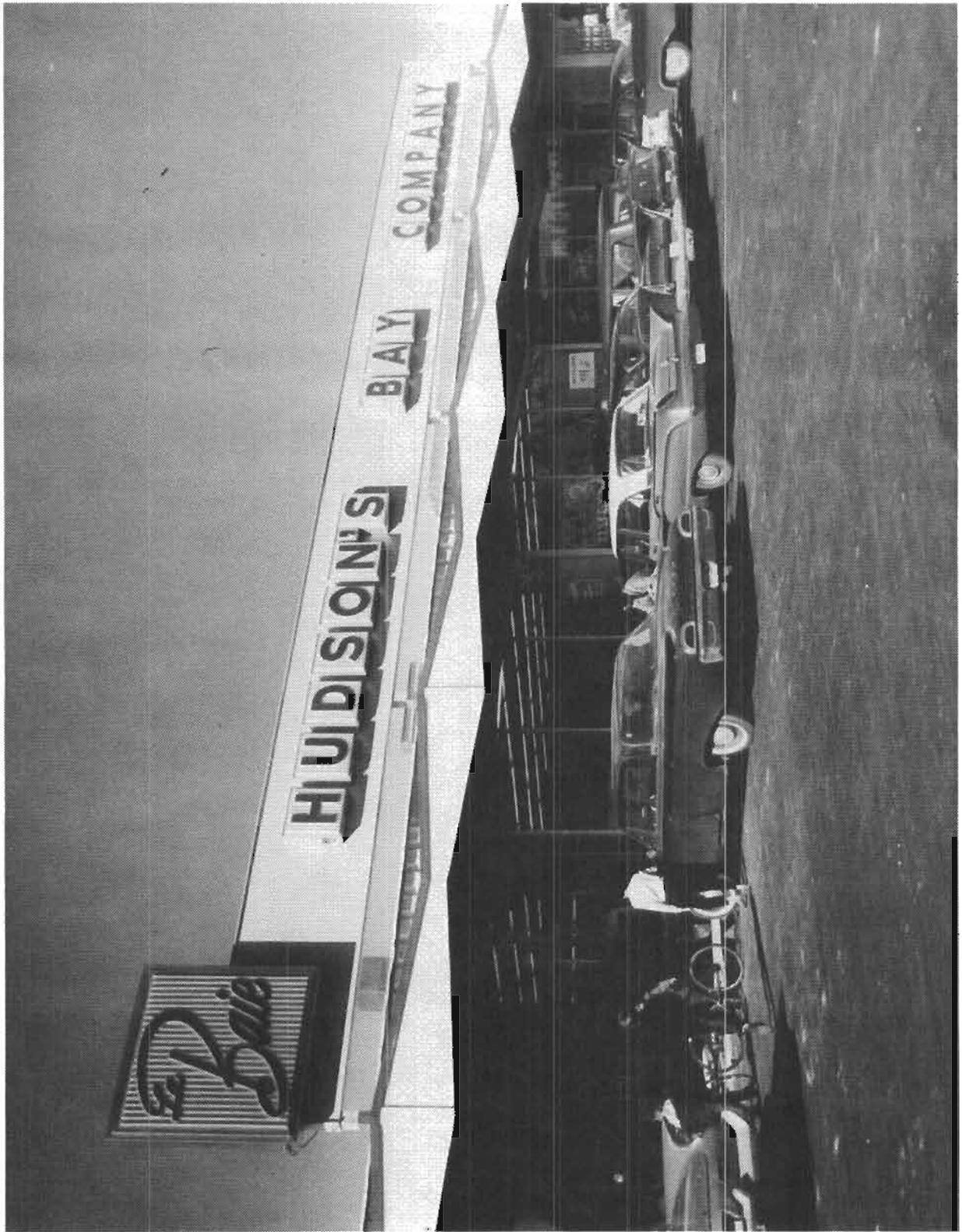


La boucherie et la «shop», dans les années '30.



Le restaurant d'Élie Rochefort (1925-1930).

Photo de la page suivante— 1961: ouverture d'un premier centre d'achat dans l'est. C'est aussi l'arrivée des grands magasins.



24 499 dollars pour une population d'environ 250 âmes. En 1946, il atteignit 400 000 dollars, la population se chiffrant alors à 1 131 personnes. L'inventaire du magasin nous dévoile des quantités impressionnantes de denrées: 20 tonnes de lard et de saindoux, 1 500 gallons de mélasse, une tonne de thé, 31 1/2 tonnes de sucre, 720 barils et 850 sacs de farine et 3 tonnes de pruneaux.

Il semble bien que ce monopole commercial plaisait à la «Ontario Paper» et plus tard à la «Quebec North Shore» puisque les tentatives d'établissement privé rencontraient des résistances. Après 1930, le bateau-magasin de monsieur Lefebvre offrit de la marchandise (bas, souliers, menus articles), venue de la rive sud: «La compagnie "kickait" assez au début, et lui grimaçait». Vers 1945, monsieur Maloney, après avoir tenu un commerce pendant six mois, fut congédié. Il avait été mis en demeure de choisir entre son emploi salarié ou son commerce.

Le commerce privé s'est malgré tout développé peu à peu. Les premiers établissements commerciaux furent ceux d'Élie Rochefort, de Leblanc, de Félix Duguay (salon de coiffure) et de Brunelle entre 1922 et 1924. Il y eut aussi pendant quelques années une buanderie tenue par un chinois. La première banque à desservir Shelter Bay fut la Banque Canadienne Nationale. Vint ensuite un magasin à rayons de la Baie d'Hudson en 1961. Cette marche vers la modernisation du secteur commercial des années soixante connut cependant des déceptions importantes. Une succursale de la chaîne Woolworth qui s'installa au centre commercial de Port-Cartier le jeudi 27 septembre 1962 devait fermer trois ans plus tard.

Le mouvement coopératif fit son apparition sur la Côte-Nord en même temps que le reste du Québec. Avec l'aide du curé C.-O. Rouleau, 84 citoyens constituèrent, le 22 avril 1948, la première caisse populaire de Port-Cartier. Presque vingt ans plus tard, dans les années soixante, elle contribuera à initier les élèves au système d'épargne en implantant un réseau de caisses scolaires.

L'alcool

Il serait difficile d'aborder la vie quotidienne sans parler d'un des petits plaisirs de la vie: l'alcool. «Avant l'arrivée des hôtels (à Shelter Bay), si tu voulais avoir un petit fort, il fallait que tu le fasses demander soit à Québec soit à Matane.» On se procurait aussi de la bière de Québec. Très tôt cependant, les habitants subviennent eux-mêmes à une bonne partie de leur besoin en la matière. La «bibitte» et le «chien» sont les produits obtenus des alambics locaux. Dans son livre *Trees to News*, Carl Wiegman, donne une recette de «chien». Cet alcool fait d'un mélange d'eau, d'avoine, de pelures de pommes de terre, de raisins, de prunes et de mélasse était laissé dans un baril et fermentait près d'un poêle chaud pendant huit jours. Suivait une période de repos avant la consommation. Nous pouvons nous douter qu'il existait aussi d'autres variantes: dilué avec de l'eau sucrée ou du vin — s'il s'en trouvait — le «chien» concurrençait avec succès la marchandise des contrebandiers provenant de Saint-Pierre-et-Miquelon. La compagnie tolérait la fabrication d'alcool en autant qu'il serve à la consommation personnelle. Les autorités du village veillaient à ce qu'il n'y ait pas d'entrepôt important pour contrer le commerce avec les bûcherons à la fin de la saison de coupe et ainsi prévenir le désordre public. Quant aux Saint-Pierrais, leur goélettes se tenaient au large, à quelques milles des côtes. Le soir et la nuit, les contrebandiers faisaient clignoter des lumières pour faire savoir aux gens qu'ils avaient à bord des spiritueux. C'était du «4 dans 1», vendu dans des contenants de deux gallons et demi, à un dollar le gallon. Les gens allaient acheter de l'alcool en chaloupe, parfois avec le bateau de police à leurs trousses! Il faut dire que le choix était bon et le prix, intéressant.

E — LES LOISIRS

Même si les gens menaient une vie dure, ils trouvaient toujours le temps et l'énergie pour se dégourdir et se distraire des tâches quotidiennes. L'éloignement des centres plus développés n'a pas empêché nos pionniers d'avoir de nombreux loisirs. Comme nous le disait un ancien résident : « Il y avait là-bas autant de « facilités » que sur la Rive-Sud du Saint-Laurent ».

Le plein air

Le vaste territoire, il va sans dire, était un lieu de prédilection pour la pêche et la chasse. Tout le monde y avait accès. Même si la pêche pratiquée était « sans limite, sans garde-chasse ni quota, on savait se conduire, et respecter l'environnement ». Les sportifs distribuaient leurs prises aux religieuses et aux cuisiniers des camps. À l'époque, on pêchait de la truite en abondance. L'automne, on chassait le petit gibier à partir de la mi-septembre.

SAVIEZ-VOUS QUE...

La coopérative des pêcheurs fut incorporé le 11 mai 1965 et ouverte officiellement le 10 juillet de la même année. Roger Labrie en était le premier président. Le 10 juillet toujours, Léandre Alain et Ovila Desjardins furent les premiers à rapporter des prises (de la morue).

Cette passion pour la chasse et la pêche a toujours existé à Port-Cartier et la plupart des nouveaux arrivants d'avant les années soixante étaient habitués à pêcher en Gaspésie et en basse Côte-Nord. Plusieurs construisaient des bateaux et des embarcations à leur arrivée. Quelques-uns faisaient

de la pêche leur principale activité durant la saison chaude et salaient leurs poissons pour l'hiver.

L'été, petits et grands profitaient du mieux qu'ils pouvaient de ce que la nature offrait. La plage qui était splendide, constituait un lieu de rencontre où l'on organisait des pique-niques. On y mangeait du saumon cuit dans de gros chaudrons de fonte avec des grillades de lard. Les gens se plaisaient à passer des soirées au clair de lune autour d'un feu de camp.

La « Quebec North Shore » donnait l'occasion à la population d'aller cueillir de petits fruits sauvages (framboises et bleuets) en mettant à sa disposition un camion et un conducteur pour s'y rendre. Un dimanche par année, elle organisait un pique-nique pour ses employés et leur famille et fournissait aussi un camion à cet effet. On imaginait des attractions invraisemblables comme des courses à deux pattes dans des couches. C'était le fameux temps du « Fielday ». La très populaire tradition du pique-nique annuel fut maintenue par la « Quebec Cartier Mining ». L'édition du 25 juillet 1962 du *Nouveau Québec* nous fait part du succès de cet événement : « Malgré la température plutôt froide, le vent et quelques averses, plus de 2 800 personnes ont participé à cette journée des mieux réussies. »

Un carnaval, le premier de Shelter Bay, fut également organisé par l'abbé Parent en 1950.

Les rencontres entre parents et amis

Comme partout ailleurs au Québec rural, les anciens de Shelter Bay aimaient bien danser sur les airs entraînants des violoneux et beaucoup de gens jouaient d'un instrument de musique. « Des accordéons et des violons, on en avait en masse dans le bois. Les premières années icitte, il y avait plus de musique qu'il y en a à c't'heure. » Pour ne

pas trop user le couvre-plancher, certains allaient même jusqu'à l'enlever avant de danser leurs «sets carrés»: «Après le souper, quand le ménage était fait, tu voyais le "prélat" qui se roulait en dessous de la table; le plancher était libéré et là ça dansait sur le plancher de bois.» À une certaine époque, comme l'Église interdisait la consommation d'alcool dans les maisons, les hommes plaçaient leur bouteille à l'extérieur, sur le rebord de la fenêtre. Ils allaient, à tour de rôle, s'asseoir sur un banc près de la fenêtre pour prendre un petit coup sans être vu de la maîtresse ou du maître de la maison.

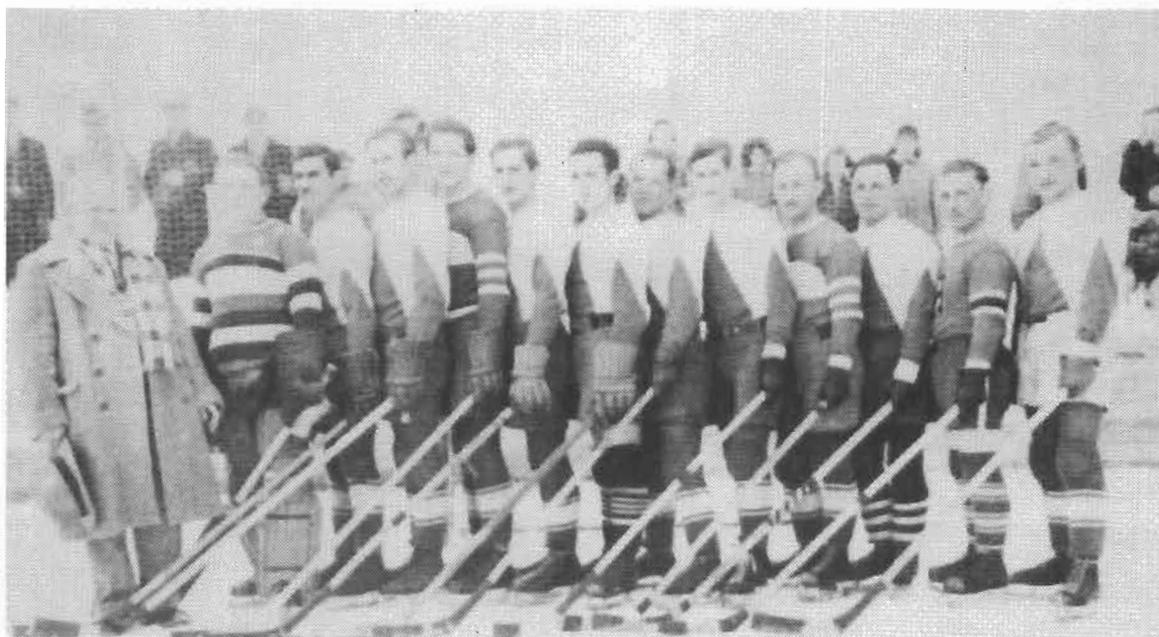
Les familles se visitaient le plus souvent la fin de semaine pour danser. Quand les gens avaient l'occasion de se rencontrer les soirs de la semaine, ils jouaient plutôt aux cartes et veillaient moins tard. Ainsi, «on jouait à partir de 18h00, et à 20h30 c'était fini».

Les sports

Les hommes qui venaient travailler à Shelter Bay étaient de solides gaillards. Aussi, dans leurs temps libres, ils aimaient bien montrer leur adresse en pratiquant des sports d'équipe.

Le sport le plus populaire aux États-Unis à l'époque, le base-ball, s'est vite popularisé en été à Shelter Bay. Comme le gérant Arthur Schmon en était grand amateur, il avait veillé personnellement à aménager à cette fin un terrain sur la rue Plante. Dès 1925, les hommes y jouaient et on organisait des rencontres pour affronter «les gars» de Sept-Îles. Plus tard, la balle-molle obtint également la faveur populaire. «On faisait des 24 heures de ces sports.»

Deux fois par hiver, l'équipe de hockey de Shelter Bay jouait contre celle de Clarke City, soit une rencontre dans chaque village. Les joueurs se rendaient aux parties en raquettes, avec leur équipement (rustique) sur le dos. Il fallait en avoir envie!



Un groupe de sportifs de Shelter Bay vers 1940.

Si le base-ball et le hockey étaient réservés aux hommes, le curling est devenu très populaire autant chez la gente féminine que masculine dès 1951. Les premières années, on le pratiquait sur la rue Plante, en face de l'ancien hôtel de la «Quebec North Shore» (maintenant disparu à la suite d'un incendie). Le 14 décembre 1963, le club de curling inaugurait son nouvel établissement situé entre les rues Wood, Plante, Parent et Boisvert. Les joueurs pourraient dorénavant pratiquer leur sport sur de la glace artificielle. Fait cocasse, Messieurs les curés de Sacré-Cœur et de Saint-Alexandre venaient tout juste de bénir la salle lorsque la police provinciale fit irruption dans la salle en claquant les talons. Comme le club de curling ne possédait pas encore son permis de vente d'alcool, «ces messieurs sans délicatesse commencèrent leur inquisition pour découvrir une demoiselle dont la seule faute était de n'avoir que 20 ans», et ce, en présence des autorités religieuses et civiles de Port-Cartier! Certains mordus du curling faisaient des tournois qui duraient jour et nuit.

Les sorties

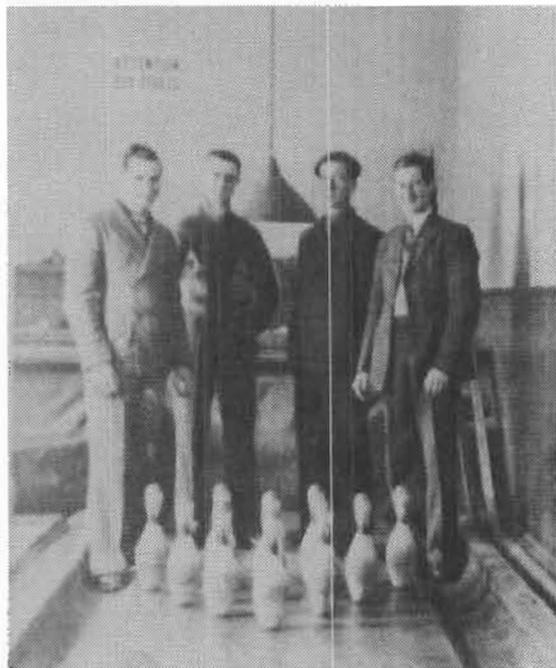
Même si les gens se divertissaient bien chez eux, cela ne les empêchait pas de sortir et d'aller «aux petites vues». En 1922, Élie Rochefort contribua à la construction d'une salle d'amusement. La «Quebec North Shore» y organisait des présentations gratuites une ou deux fois par semaine, et c'était Maurice McLean, médecin de la compagnie, qui se chargeait de la projection. Le cinéma de l'époque était muet, mais les commentaires de l'auditoire enchanté meublèrent on ne peut plus le silence de la pellicule... Charlie Chaplin faisait la joie des petits et des grands.

Plus tard, Élie Rochefort, en association avec M. Leblanc, ajouta à son établissement un restaurant, deux allées de quilles, et des tables de billard. Le restaurant permettait

aux gens de boire du «soda fontaine» et de manger de la crème glacée. C'était le lieu de rassemblement et d'attraction du village. La salle d'amusement occupait la rue Isaac Vallée, dite «du restaurant».

Vers 1935, le curé Bourque présenta à son tour des films au coût de 15 cents par personne. Quand le moulin fut démoli, aux alentours de 1942, les cinéphiles se rendaient au cinéma sur la côte-du-moulin. Pour amener sa compagne aux vues il en coûtait un dollar à un jeune homme: 2 entrées à 35 cents, 2 «liqueurs» à 10 cents et 2 tablettes de chocolat à 5 cents. Un résident nous a confié qu'il se gardait toujours quelques «cennes noires» qu'il faisait sonner dans ses poches pour montrer à sa «future» qu'il avait encore de l'argent!

Le dimanche après-midi, les habitants assistaient à de petites chicanes sur la rue du restaurant. «Les gars qui venaient travailler à Shelter Bay étaient forts et aimaient prendre un petit verre.» Aussi, le jour du Seigneur, vêtus de belles chemises blanches, ils prenaient plaisir à se chamailler. En fin de



Un groupe de quilleurs, le Club des «A» en 1930.

journee, beaucoup de chemises étaient déchirées... «C'était leur façon à eux de se désennuyer! Ils se tiraillaient mais ne s'en voulaient pas après.»

Dès la fin des années cinquante, Sept-Îles est devenue un pôle d'attraction pour les habitants de Port-Cartier. Les gens y allaient pour faire des emplettes et passer quelques heures à visiter la ville. L'aéroport était probablement plus achalandé que celui de la ville de Québec; regarder les allées et venues des voyageurs constituait une attraction pour certains Portcartois.

Les événements spéciaux

Au printemps de 1922, les courses de traîneaux gagnèrent la faveur populaire. Les participants, après avoir attelé les chiens esquimaux ou bâtards partaient du camp des hommes (maintenant l'édifice du Cercle des fermières) pour se rendre au poste 2, ce qui constituait un trajet de plusieurs milles. La course prenait fin le soir, après quoi les gens se réunissaient au restaurant d'Élie Rochefort, des prix étaient distribués aux trois premiers arrivés. Avec l'avènement du téléphone, on put transmettre les nouvelles de la course plus rapidement: «Ah, celui-là vient de passer...» Il faut mentionner que les développements de la course intéressaient les gens, particulièrement ceux qui pariaient!

Mentionnons aussi que Shelter Bay reçut la troupe de «la Bolduc» en 1925. Elle se produisit à une soirée organisée par monsieur Élie Rochefort.

Les tout-petits

Durant la saison estivale, les jeunes s'amusaient à faire rouler des cercles de «quart à lard» (cercles de métal) avec des bâtons. En matinée, ils prenaient congé de leurs petites besognes à la maison, se préparaient des sandwiches aux radis et allaient sur la plage pour se baigner.

L'hiver, les enfants glissaient sur des cartons dans les côtes des rues Tonawanda et des Pins. Les plus habiles se fabriquaient des «*super sliders*» avec un morceau de baril sur lequel était cloué une bûche de bois qui tenait lieu de siège. Comme les plus grands, ils attelaient eux aussi des chiens et «c'était à qui avait les plus beaux chiens». Le lac gelé servait de patinoire et les jeunes filles très actives jouaient au hockey avec les garçons. En été, ils jouaient également ensemble à la balle.

Les clubs et associations

Très accueillants et sociables, les habitants de Shelter Bay ont implanté des organismes de tout genre dans leur village: le Cercle des fermières (1949), les Chevaliers de Colomb (1957), les Quatre-H (1961), le Club Lion (1962) et, plus récemment, le Club optimiste. Le Cercle Lacordaire a également «sévi» à Shelter Bay. On disait de ses membres qu'ils formaient des abstinents bien plus sévères que les alcooliques anonymes.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Stanley Kennedy fut le seul prêtre qui a été ordonné à Port-Cartier, en 1968, mais n'a jamais exercé le sacerdoce dans sa ville.

F — ASPECTS DE LA VIE COMMUNAUTAIRE

La vie en communauté présente des aspects différents selon les villes ou les régions où on l'observe. À Shelter Bay et à Port-Cartier, les traits de la mentalité collective et les manifestations politiques prendront ainsi une coloration bien particulière. En d'autres mots, ce que l'on y pense et ce que l'on y discute aujourd'hui est propre à Port-Cartier.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Lorsque G.-E. Lapalme accusait les compagnies minières étrangères œuvrant au Québec de payer un cent la tonne de minerai, il faisait allusion au droit de prospection payé par l'Iron Ore Company à Sept-Iles. Ce n'est cependant pas tout ce que retirait le gouvernement provincial de redevances sur les mines en exploitation par les entreprises minières de la Côte-Nord! Mais le slogan résonnait bien pour les adversaires du régime Duplessis.

Les pionniers

Les premiers arrivants avaient l'esprit de pionnier. D'autres «immigrants» partageront cette mentalité si élégamment rapportée par un citoyen: «Ils étaient attirés par la vie, par le développement, par l'esprit de construction, par l'esprit des choses qui bougent.» Sans doute à cause du milieu hostile, le Shelter Bay d'antan était constitué d'une population très unie où l'entraide faisait partie du quotidien. Les habitants se serraient les coudes, aussi bien pour procurer nourriture et vêtements aux plus démunis que pour aider un voisin. Indépendants et fiers, ils étaient aussi très accueillants. Ils aimaient recevoir; ainsi «on n'entrait pas dans une maison sans manger quelque chose ou boire une tasse de thé». Une résidente de longue date cite l'accueil chaleureux des gens de la région comme un de leurs traits typiques. Les hommes constituaient de bons travailleurs. Pendant la crise de 29, la «Ontario Paper» rassembla son personnel pour annoncer une réduction de salaire. Un salarié voyait ainsi son revenu annuel de 325 dollars baisser à 300 dollars. Néanmoins, les employés comprenaient la situation et acceptèrent la restriction budgétaire de l'employeur pour continuer à travailler. «Ils n'ambitionnaient pas.»

La naissance de Port-Cartier

En 1959, le petit village de Shelter Bay fit place à la municipalité de Port-Cartier. Le passage ne s'est toutefois pas effectué sans déchirement chez les habitants de la vieille garde. «Nous étions bien lorsque nous avons vu "des étrangers" arriver. Comme disaient les anciens, ça été un bouleversement pour tout le monde. On était habitué à notre petite vie tranquille où tout le monde se connaissait. On a perdu notre vie de campagne. On a pris un rythme de vie municipale que l'on ne connaissait pas avant.» Ce fut l'époque des lois et règlements, mais devenir une municipalité apportait aussi beaucoup d'avantages. Les habitants purent ainsi connaître un développement économique et culturel important. Avec la «Quebec North Shore», les citoyens ne recevaient que ce que la compagnie voulait bien leur donner. Appartenant dorénavant à une ville, ils pouvaient recevoir ce que la majorité de la population désirait acquérir.

SAVIEZ-VOUS QUE...

À l'Assemblée du conseil municipal de Port-Cartier du 12 août 1963, le maire de cette époque Roger Labrie apprenait aux échevins que la compagnie QNS céderait l'ancien hôpital à la ville pour en faire l'hôtel de ville. Le déménagement officiel eut lieu le 14 décembre 1963. Les bureaux de la ville ouvraient le lundi suivant, 16 décembre, à cette nouvelle adresse, le 40 rue Parent.

L'arrivée de la «Quebec Cartier Mining» fut bien accueillie par les habitants de Shelter Bay. La «Quebec North Shore» s'apprêtant à quitter la région, la nouvelle compagnie minière allait assurer de l'emploi aux jeunes comme à leurs aînés. Elle amenait également plus de clientèle pour les

commerçants. En général, les citoyens n'étaient pas déçus de l'incorporation. Néanmoins, les habitants de l'ancien Shelter Bay se sont sentis frustrés par le développement du secteur est de la ville. Les gens du quartier ouest ne se sentaient pas reconnus, ce qui entraîna une certaine rivalité entre les deux secteurs. Il en résulta qu'au dixième anniversaire de Port-Cartier, les gens qui avaient constitué le village de Shelter Bay manifestèrent leur mécontentement, désignant souligner leur appartenance de plus longue date à la région. Un genre de «nationalisme» se développa à l'ouest, face au niveau de vie plus élevé du secteur est. Le centre commercial et le centre sportif par exemple, accentuaient un déséquilibre, et créait même un sentiment d'infériorité. Le fait que les citoyens d'expression anglaise logeaient presque tous du côté est n'arrangeait pas les choses. Curieusement, il semble que les Canadiens-français de Port-Cartier faisaient une différence entre les anglophones américains et les anglophones canadiens-anglais. Selon un résident qui fit longtemps de la politique active, ils s'entendaient beaucoup mieux avec les Américains. L'idée de reconnaissance devenait importante pour les gens de Shelter Bay: «Nous sommes là» disaient-ils au maire de l'époque. Ce dernier s'est souvent fait dire que «c'était pas un gars de Shelter, pas un gars d'icitte». Les habitants du secteur ouest disaient de ceux du secteur est «[les gens] montraient qu'ils avaient de l'argent, mais c'était facile parce que la compagnie leur donnait une maison. Nous autres, on s'en était construit une».

Ainsi donc, deux villes dans l'esprit des Portcartois, mais aussi, plus concrètement, deux paroisses, deux églises et deux populations; l'une fraîchement arrivée des grands centres et l'autre enracinée dans la région depuis quelques décennies. Au milieu des années soixante, la construction des ponts enjambant la rivière-aux-Rochers, c'est-à-dire l'inauguration du «Chemin des Îles», réduit la distance physique entre les deux

communautés et, par le fait même, rapproche les mentalités. Les clubs sociaux tels que le Cercle des Fermières et les Chevaliers de Colomb et les compétitions sportives vont également faciliter les échanges entre les deux secteurs.

Selon un commentaire recueilli, sur le plan ethnique, «on était bon *mixer*» à Port-Cartier. Les dirigeants de la municipalité et ceux des entreprises favorisaient la bonne entente des cultures anglaise et française et le secteur privé mettait à contribution la population francophone en lui réservant certains postes de direction. Notons toutefois que nous n'avons pu infirmer ni confirmer ce fait par des statistiques. Des efforts ont également été entrepris dans le milieu scolaire en intégrant dans une même école primaire les enfants des deux secteurs. Graduellement, certains habitants du secteur ouest vinrent s'établir dans l'est de la ville, et vice-versa. L'expression courante dans les années soixante: «d'un bord pis de l'autre bord», où perçait l'idée d'une division, tend aujourd'hui à disparaître pour être remplacé par celle de Port-Cartier ouest et de Port-Cartier est.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Sidbec-Normines a expédié son premier chargement de minerai de fer le 4 mai 1977. Un navire japonais avait pris livraison de la commande à destination de la Hollande.

L'arrivée d'I.T.T.-Rayonier

En 1973, «[...] on aurait vendu du baloney pour du filet mignon; tout se vendait, c'était pas possible».

Pour certains, l'arrivée de l'«International Telephone and Telegraph» était syno-

nyme de prospérité: «les commerces n'allaient pas à la faillite même si plusieurs Portcartois magasinait à l'extérieur (particulièrement à Sept-Îles)».

«La compagnie apportait des idées nouvelles et permettait aux Portcartois de sortir du paternalisme de la "Quebec Cartier Mining" qui payait environ 90% des taxes municipales. On disait que c'était pour les autres tout cela, c'est-à-dire ceux qui arriveraient à Port-Cartier, mais nous étions là pour le faire et on allait le faire; on allait s'ouvrir au monde.»

Et du monde, il fallait en accueillir beaucoup! L'entente était très bonne entre les groupes, si on se fie aux commentaires des arrivants à Port-Cartier dans la première moitié des années soixante-dix. La perception des Portcartois d'un des cadres supérieurs d'I.T.T. se résumait ainsi: «des gens simples, sans prétention, agréables à côtoyer, ouverts et avec qui il était très facile de se lier d'amitié». Le Cercle des Fermières a joué une fois de plus un rôle important dans l'intégration des «immigrantes». Les responsables de cette organisation étaient des résidentes de longue date et les nouvelles venues se sont dites enchantées de leur accueil.

Malgré tout, c'était quelquefois difficile. La plupart des gens qui arrivaient dans la région n'avaient pas de parenté et se protégeaient entre eux. Le soutien psychologique nécessaire pour surmonter le sentiment d'isolement devenait très important. Certains sont repartis: «On se sentait loin». «Il y avait surtout l'aspect hôpital»: on croyait la qualité des soins de santé inférieure à celle des grands centres.

La venue d'I.T.T. a, selon plusieurs citoyens de Port-Cartier, aidé à unir la ville. En bâtissant la majorité de ses maisons du côté ouest et en fournissant l'occasion aux élus municipaux de doter ce secteur des infrastructures qui lui faisaient défaut, le secteur est n'apparaissait plus aussi favorisé aux yeux des citoyens. Un sain équilibre venait de s'établir.

La fermeture d'I.T.T.-Rayonier

«Plusieurs gens impliqués, intéressés à Port-Cartier et qui auraient pu donner un sens à la ville, sont repartis à la suite de la fermeture d'I.T.T. Seuls ceux qui avaient trop investi pour tout abandonner ou ceux qui espéraient se trouver un autre emploi sont restés.» Voilà la perception d'une Portcartoise de souche de la catastrophe économique et humaine qui toucha la ville.

SAVIEZ-VOUS QUE...

Le 22 novembre 1983, le maire de la ville était autorisé à signer une entente avec l'O.P.D.Q. en vue d'établir un terrain de camping.

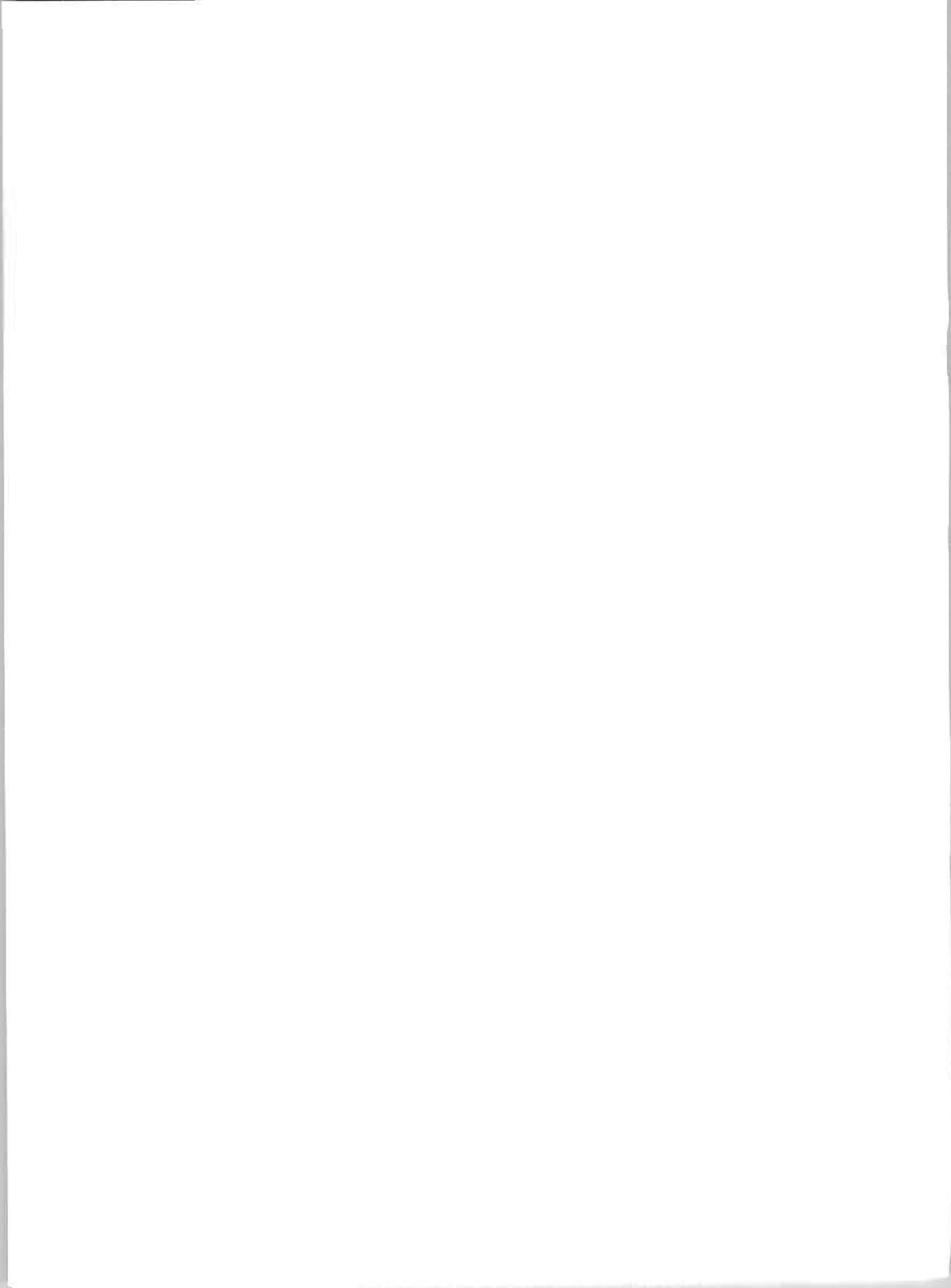
Nous n'avons pas entendu, lors de notre recherche, un seul témoignage négatif — même parmi les individus qui ont décidé de quitter Port-Cartier — de leur expérience de vie dans cette ville de la Côte-Nord. La vie professionnelle a souvent été critiquée mais jamais ce qui l'entourait: vie de famille, relation sociale, loisirs, etc. Dans les années soixante-dix, Port-Cartier était un endroit où il faisait bon vivre, que l'on soit cadre, employé ou résident du Shelter Bay original. «Durant ces années, on a vécu la vie en rose. On connaissait bien des problèmes de travail mais on avait de bons revenus, on était installé dans une petite ville moderne et on avait des vacances pour compenser l'éloignement. Et puis ici, la vie était agréable: pas de stress, et des hivers avec beaucoup de neige mais aussi beaucoup de soleil.» Aucune des personnes à qui j'ai parlé ne regrette d'avoir vécu ici.

Les licenciements affectent beaucoup la population et l'impact véritable se fait sentir au printemps de 1980. Habitée à un

niveau de vie élevé, une famille qui perd son bateau, sa motoneige, voire même son auto vivra durement cette épreuve. Les déchirements et les séparations ont des répercussions sur la clientèle étudiante, soudainement plus instable et plus dissipée. Certains intervenants sociaux estimaient qu'en 1983 plus de 30% de la population faisait appel à l'aide sociale par le biais de l'assurance-chômage ou du bien-être social. Toutefois, les désordres sociaux et les difficultés des finances publiques n'ont pas eu un impact aussi né-

gatif que l'on s'y attendait chez ceux qui décidèrent de rester : la ville est demeurée propre, belle et plaisante à vivre.

Il y aurait encore beaucoup à dire sur l'histoire de la ville mais nous nous en sommes tenus à l'essentiel. Il reste encore plusieurs défis à relever dont celui qui était, et qui est encore le plus important, sa connaissance et sa reconnaissance par les grands centres de la province, particulièrement par Montréal. Cet objectif se traduit dans la bouche des Portcartois par l'expression « mettre Port-Cartier sur la carte ».



Conclusion

Au début du siècle, une petite ville basée exclusivement sur les ressources de la forêt toute proche voyait le jour en Amérique. Les camps en bois rond étaient les seules habitations des pionniers de cette époque héroïque. Quelques années plus tard, de vraies maisons furent bâties. La communauté prit forme avec l'arrivée des femmes qui s'établirent et donnèrent naissance aux premiers enfants de Shelter Bay. Nous décrivons ici les débuts de Shelter Bay/Port-Cartier mais qui pourraient tout aussi bien être ceux de Pottlach dans l'état de l'Idaho (États-Unis) ou d'autres établissements de la Colombie-Britannique. Il y a eu un nombre important de villes qui sont ainsi nées de la forêt, mais dans un milieu aussi difficile à ses débuts et avec le concours des nationalités canadienne-française et américaine, voilà qui ne s'est pas présenté souvent dans l'histoire.

Au terme de soixante-dix ans d'histoire, la ville de Port-Cartier est animée d'une volonté de survie et de croissance qui ne se dément pas. L'esprit de pionnier et le courage doivent maintenant aider la population qui a connu maintes épreuves à s'atteler à d'autres tâches pour assurer les acquis et surtout travailler à devenir moins dépendante de la grande entreprise. De ville de compagnie qu'elle était, ignorée des recensements du Canada, il lui a fallu, au début des années soixante, devenir une ville avec tout ce que cela comporte de responsabilités. L'urgence de la situation fut créée par l'arrêt des activités de la multinationale I.T.T., mais aussi du projet de Sidbec. D'échec total qu'elle aurait pu être, cette situation a cepen-

dant amené les citoyens à prendre conscience de la faiblesse structurelle de l'expansion de leur ville. Après les mégaprojets, la recherche du développement de Port-Cartier semble prendre désormais une tangente différente, davantage à l'échelle humaine. L'histoire de cet épisode est loin d'avoir été écrite, il y aurait beaucoup plus à dire.... Une des conclusions qui se dégage pourtant de ce travail est que la responsabilité de l'entreprise gouvernementale dans cette histoire a été beaucoup plus importante que ce que l'on a bien voulu admettre jusqu'ici.

Au terme de la lecture des deux parties de cet historique, l'image que nous avons broyée de Port-Cartier sera plus nette, plus claire et plus complète. Nous sommes passés du tableau statistique à la vie quotidienne des Portcartois et Portcartoises pour y voir les différents aspects d'une même réalité. Nous y avons vu le plaisir que les gens avaient à se réunir pour danser, la fierté qu'ils ont de leur village, la crainte constante des feux de forêt. Nous y avons connu les figures marquantes de l'histoire de Shelter Bay: le colonel McCormick, l'Amérindien Ti-Basse, Arthur Schmon, etc. Pour continuer la recherche, il faudrait consulter plus longuement les archives de la compagnie de papier Québec et Ontario qui fut pendant longtemps propriétaire de la ville; il faudrait aussi parler de la ville de Sept-Îles qui a aujourd'hui une ascendance certaine sur Port-Cartier: quand et comment l'a-t-elle acquise? Voilà des questions qu'il faudrait approfondir pour comprendre pleinement la réalité portcartoise.

Bon nombre de citoyens seraient d'accord avec le commissaire industriel de Port-Cartier qui déclarait à la fin de 1988:

«Le grand problème de la région, c'est qu'elle est traitée comme toutes les autres. On ne peut pas appliquer ici les solutions de Montréal et de Québec.»

Cet ouvrage a tenté de faire connaître les particularités de la ville de Port-Cartier et de ses habitants, leur nature, leurs espoirs. Espérons qu'il aidera les Portcartois et les Portcartoises à faire reconnaître leurs réalisations, mais surtout qu'il les incitera à tirer avantage du passé de leur ville pour mieux faire face à son avenir.

Annexe A

L'HISTOIRE DE PORT-CARTIER EN UN COUP D'ŒIL

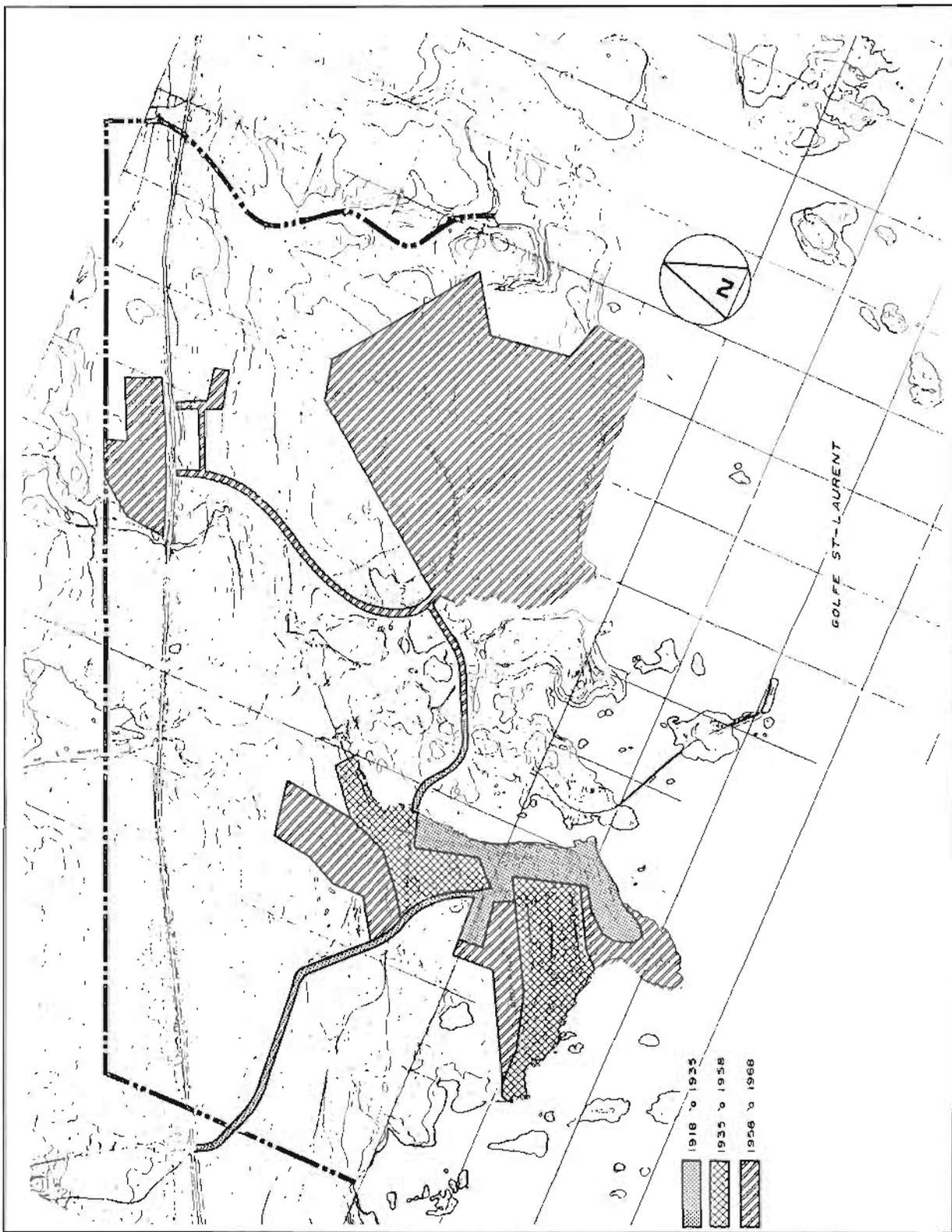
- En automne 1919, début de la construction des installations portuaires (après un premier échec en 1918), forestières et autres à Shelter Bay pour le compte de la compagnie «Ontario Paper» propriété du journal *The Tribune* de Chicago.
- Enracinement progressif d'une population autour des installations de la compagnie qui fournit de l'emploi permanent et saisonnier dans son usine d'écorçage, en forêt pour la coupe du bois et au quai pour le chargement des navires. La coupe du bois débute en 1921.
- La vie quotidienne est régie par l'entreprise américaine propriétaire des lieux. Dans ce contexte, toute initiative privée ou tentative de diversification économique est pratiquement impossible.
- En 1958, la «Quebec Cartier Mining» filiale de la «U.S. Steel» entreprend d'importants travaux d'infrastructure en vue d'exploiter le minerai de fer à l'intérieur des terres.
- Ces travaux mènent à la fusion de l'agglomération de Shelter Bay avec les nouvelles constructions : la ville de Port-Cartier est née. L'incorporation date du 14 juillet 1959.
- Les habitants, anciens et nouveaux, apprennent à vivre ensemble lorsque la décennie des années soixante-dix propulse la ville à l'avant-scène du développement économique du Québec ; d'autres investissements majeurs dans le domaine minier profiteront à Port-Cartier :
- l'ouverture d'une usine ultra-moderne de pâte chimique par l'«International Telephone and Telegraph» en 1974.
- la construction d'une usine de bouletage de fer s'insérant dans un plan national de développement de l'industrie sidérurgique au Québec. Cette usine est mise en opération en 1978.
Ce développement accéléré se réalise à coup de centaines de millions de dollars.
- Un désastre socio-économique frappe la jeune ville alors que l'usine de pâte chimique ferme ses portes en 1979 et qu'une crise mondiale du fer survient à l'aube des années 1980.
- Alors que Port-Cartier gérait jusque-là une situation de constante pénurie (logement, loisir, infrastructures municipales etc.), elle se retrouve devant un exode massif de sa population et une crise des finances publiques.
- La poursuite des activités de l'usine de bouletage et d'extraction de fer par la compagnie minière Québec Cartier, l'arrivée du pénitencier fédéral (1988), la remise en opération de l'usine de pâte de papier par la compagnie Cascades (1988), un mégaprojet d'aluminerie à Sept-Îles et quelques autres initiatives plus modestes, rassurent les habitants de Port-Cartier quant à leur avenir.

Annexe B

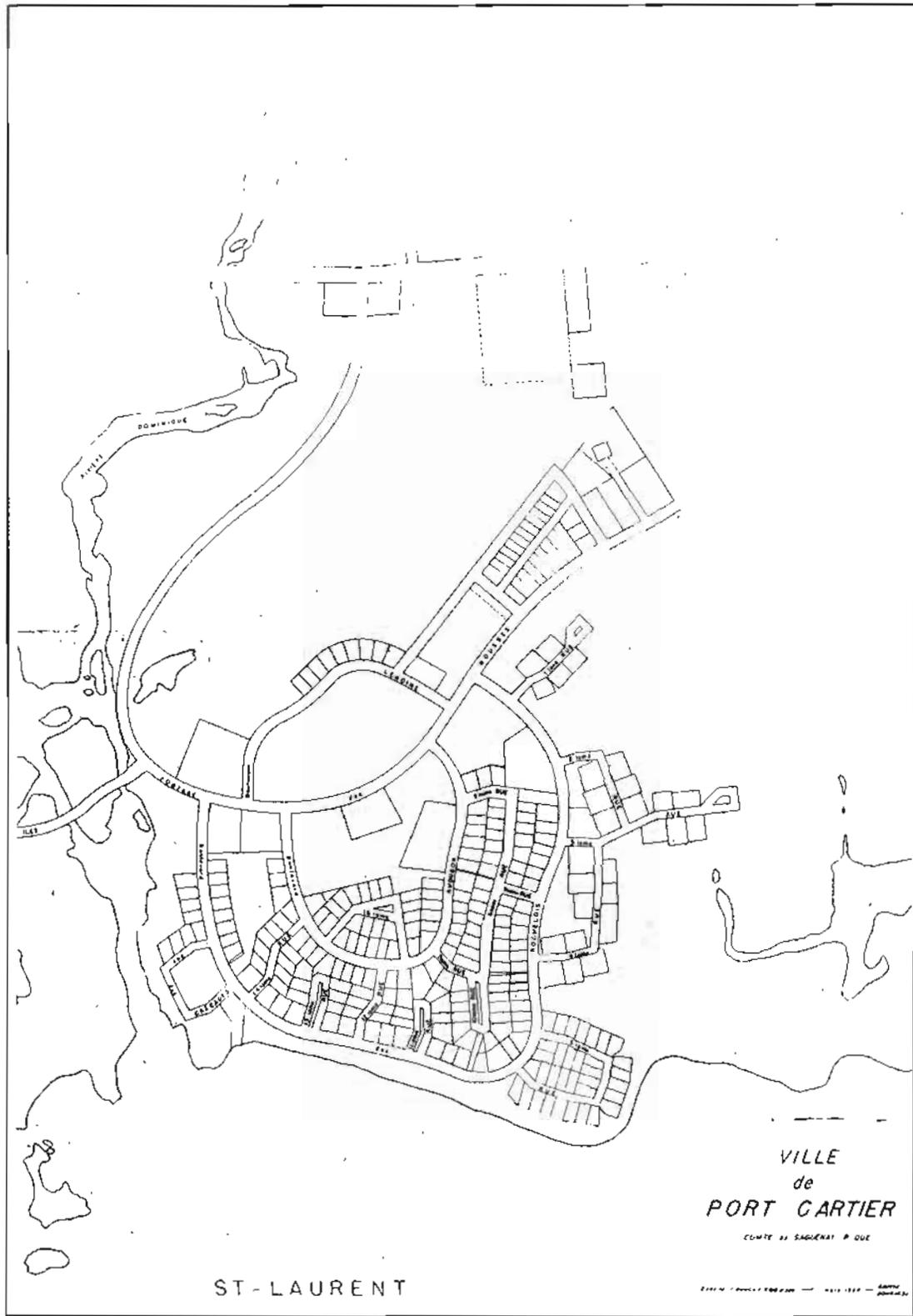
CADRE PHYSIQUE ET ADMINISTRATIF

La ville de Port-Cartier est située de part et d'autre de la rivière-aux-Rochers sur la Haute Côte-Nord. Elle borde l'estuaire du Saint-Laurent et se trouve à 730 kilomètres de Montréal et à 145 kilomètres au nord de Baie-Comeau. La forêt boréale se compose surtout de baumiers (sapins) et de pins noirs, essences recherchées par l'industrie du bois de pulpe.

Ville d'une superficie de 300,59 km², elle fait partie de la vaste région administrative de la Côte-Nord (09). La municipalité régionale de comté qui l'englobe est Sept-Rivières. Les Portcartois expriment leurs volontés politiques sur la scène provinciale dans la circonscription de Duplessis. Des élections municipales sont tenues aux quatre ans, la prochaine aura lieu en 1991.



Évolution physique de Port-cartier





PORT CARTIER

HISTORIQUE

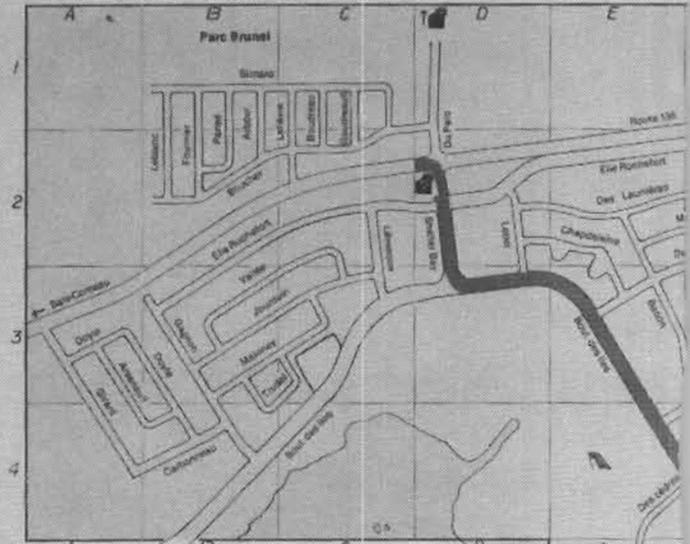
La vocation industrielle de Port Cartier débute en 1916 alors que la C.N.S.P. installe une scierie à l'embouchure de la rivière aux rochers et forme le village de Shelter Bay.

En 1956, la Compagnie Minière Québec Cartier vient exploiter un gisement de minerai de fer et implante les structures nécessaires à cette exploitation, soit un port en eaux profondes et une voie ferrée reliant Gagnon et Fermeux.

Port Cartier était né. Pour continuer son industrialisation, en 1965, la Compagnie Port Cartier Élévateurs érigit ses silos et dote son titre de plus grand exportateur de grain au Canada.

Rayonnier Québec suit en 1972 avec son usine de pâte à dissoudre. Cette usine appartient aujourd'hui à papiers Cascades. Bidbec-Hormines installe en 1976 un concentrateur et une usine de bouillottage qui sera vendu plus tard à Q.C.M.

Aujourd'hui encore sa vocation première continue avec Maghémite qui fait de la récupération de résidu de fer, la corporation de développement des Tourbières Norbec qui exploite une autre ressource naturelle de la région et plusieurs autres.



NOMS		NOMS		NOMS	
1.000	1.4	CHAMPAGNE	1.4	STO. P.	1.4
2.000	2.4	CHAMBERLAIN	2.4	SURBARRAS	2.4
3.000	3.4	CHARTER	3.4	TOURNAI	3.4
4.000	4.4	CHESNAY	4.4	TOURNAI	4.4
5.000	5.4	CHESNAY	5.4	TOURNAI	5.4
6.000	6.4	CHESNAY	6.4	TOURNAI	6.4
7.000	7.4	CHESNAY	7.4	TOURNAI	7.4
8.000	8.4	CHESNAY	8.4	TOURNAI	8.4
9.000	9.4	CHESNAY	9.4	TOURNAI	9.4
10.000	10.4	CHESNAY	10.4	TOURNAI	10.4
11.000	11.4	CHESNAY	11.4	TOURNAI	11.4
12.000	12.4	CHESNAY	12.4	TOURNAI	12.4
13.000	13.4	CHESNAY	13.4	TOURNAI	13.4
14.000	14.4	CHESNAY	14.4	TOURNAI	14.4
15.000	15.4	CHESNAY	15.4	TOURNAI	15.4
16.000	16.4	CHESNAY	16.4	TOURNAI	16.4
17.000	17.4	CHESNAY	17.4	TOURNAI	17.4
18.000	18.4	CHESNAY	18.4	TOURNAI	18.4
19.000	19.4	CHESNAY	19.4	TOURNAI	19.4
20.000	20.4	CHESNAY	20.4	TOURNAI	20.4
21.000	21.4	CHESNAY	21.4	TOURNAI	21.4
22.000	22.4	CHESNAY	22.4	TOURNAI	22.4
23.000	23.4	CHESNAY	23.4	TOURNAI	23.4
24.000	24.4	CHESNAY	24.4	TOURNAI	24.4
25.000	25.4	CHESNAY	25.4	TOURNAI	25.4
26.000	26.4	CHESNAY	26.4	TOURNAI	26.4
27.000	27.4	CHESNAY	27.4	TOURNAI	27.4
28.000	28.4	CHESNAY	28.4	TOURNAI	28.4
29.000	29.4	CHESNAY	29.4	TOURNAI	29.4
30.000	30.4	CHESNAY	30.4	TOURNAI	30.4
31.000	31.4	CHESNAY	31.4	TOURNAI	31.4
32.000	32.4	CHESNAY	32.4	TOURNAI	32.4
33.000	33.4	CHESNAY	33.4	TOURNAI	33.4
34.000	34.4	CHESNAY	34.4	TOURNAI	34.4
35.000	35.4	CHESNAY	35.4	TOURNAI	35.4
36.000	36.4	CHESNAY	36.4	TOURNAI	36.4
37.000	37.4	CHESNAY	37.4	TOURNAI	37.4
38.000	38.4	CHESNAY	38.4	TOURNAI	38.4
39.000	39.4	CHESNAY	39.4	TOURNAI	39.4
40.000	40.4	CHESNAY	40.4	TOURNAI	40.4
41.000	41.4	CHESNAY	41.4	TOURNAI	41.4
42.000	42.4	CHESNAY	42.4	TOURNAI	42.4
43.000	43.4	CHESNAY	43.4	TOURNAI	43.4
44.000	44.4	CHESNAY	44.4	TOURNAI	44.4
45.000	45.4	CHESNAY	45.4	TOURNAI	45.4
46.000	46.4	CHESNAY	46.4	TOURNAI	46.4
47.000	47.4	CHESNAY	47.4	TOURNAI	47.4
48.000	48.4	CHESNAY	48.4	TOURNAI	48.4
49.000	49.4	CHESNAY	49.4	TOURNAI	49.4
50.000	50.4	CHESNAY	50.4	TOURNAI	50.4

IMATION TOURISTIQUE

D'AMÉNAGEMENT DE PORT CARTIER INC.
Lévis, Qc
(418) 766-2601

ATION TOURISTIQUE DE PORT CARTIER
(418) 766-2393

E SAISONNIER: Entrée Ouest de la Ville
(418) 766-4414

et réalisation: Yves Vallancourt,
François Miller (Graphiques)
Pierrot Lavoie
cotes: Imprimerie La Renaissance
au Québec: Imprimerie La Renaissance

plus amples informations sur Port Cartier,
sites touristiques est disponible au Kioque

EN ACCORD AVEC LA NATURE

Encadré par un paysage magnifique où se côtoient forêts, lacs, rivières, mar et îles, Port Cartier est un endroit idéal pour l'amant de la nature ainsi que pour le ramadon averti!

Pour les randonnées pédestres, les Pique-Niques et la photographie, Taliga, l'île Patterson Nord vous attend avec ses chutes majestueuses. Son décor vous enchante.

Pour la baignade et le soleil l'île Mc Cormick et le Boulevard Rochelais vous offrent de belles plages facile d'accès.

Un terrain de camping situé non loin de ces sites vous est offert avec les commodités nécessaires dans un décor aimé des jeunes de la région.



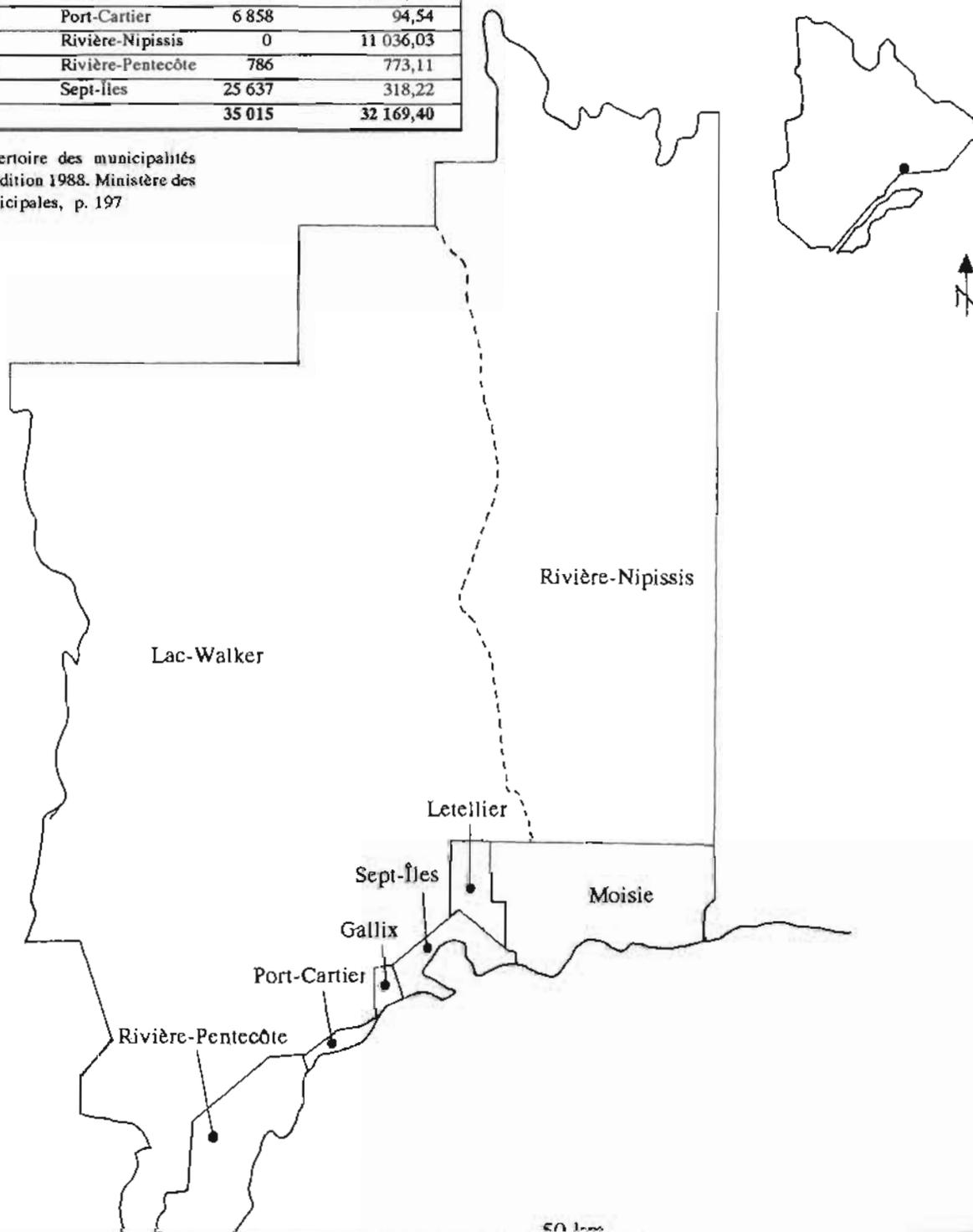
- 🚏 Gare d'autobus
- ✈️ Aéroport secondaire
- 🏹 Range de lancement
- 🚢 Quai et rampe de lancement
- ⛺ Camping d'État
- 🎿 Ski de randonnée
- 🚤 Canot-camping
- 🪜 Escalade
- 👤 Randonnée pédestre
- 🏖️ Plage aménagée
- 🏠 Base et centre de plein air
- 🏨 Hôtel et motel
- 🏠 Accueil permanent
- 🏠 Accueil saisonnier
- 🏠 Accueil et renseignements touristiques saisonnier
- 🏠 Centre d'interprétation de la nature
- 🏠 Passe migratoire, piège à saumon
- 🏠 Hôpital
- 🏠 Banque
- 🏠 Centre culturel
- 🏠 Parc d'amusement
- 🏠 Centre sportif
- 🏠 Halle routière
- 🏠 Épave
- 🏠 Pénitencier
- 🏠 Itinéraire touristique
- 🏠 Parcs, espaces verts
- Route secondaire
- Route principale

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE DE COMTÉ: SEPT-RIVIÈRES

Sept-Rivières (920)

Code	Statut	Municipalité	Population	Superficie km ²
97280	SD	Gallix	530	96,65
97949	NO	Lac-Walker	0	18 063,68
97230	CT	Letellier	86	232,62
97215	V	Moisie	1 118	1 554,55
97290	V	Port-Cartier	6 858	94,54
97929	V	Rivière-Nipissis	0	11 036,03
97300	sd	Rivière-Pentecôte	786	773,11
97270	V	Sept-Îles	25 637	318,22
Total			35 015	32 169,40

Source: Répertoire des municipalités du Québec, Édition 1988. Ministère des Affaires municipales, p. 197



Bibliographie

I-SOURCES PRIMAIRES

Archives du Québec à Sept-Iles

Histoire de Port-Cartier, sans auteur, sans titre, sans date, sans lieu.

09N-P15.2 Répertoire de la série Le Soleil-Ouellet-Fessou dans la collection Cercle de presse de Sept-Iles.

09N-P32 LI Fonds Muriel Bujold. *Chicago Sunday Tribune*, «Trees to Tribune», 3 février 1929, p. 6.

FNH 64 Fonds Cercle de Presse. «La région de Port-Cartier, une stratégie de développement économique», janvier 1981.

Bibliothèque nationale du Québec

MSS-108 Fonds Amédée Blouin. *Canada, ses villes et ses villages*, monographie des villes et villages constitués, de tout le Canada, dont la population est de 300 âmes et plus, volume III.

Compagnie de Papier Québec et Ontario Ltée

The Observation Post/Poste d'observation, journal interne de la compagnie, 1943-1967.

Église de Pentecôte

Registres paroissiaux.

Journaux locaux

L'Écho portcartois. Port-Cartier. 1983- .

L'Élan Côte-Nord. Éditions du Nor-Man Inc. 1981- .

Le Meilleur Journal, 1963-1970.

Le Nordic, 1971-1984.

Le Nouveau Québec, 1962.

Paroisse Sacré-Cœur, Port-Cartier

Registres paroissiaux.

Témoignages oraux

— Alain, Aristide et madame Alain, Lucette Simard

— Boisclair, Rodolphe

— Boudreault, Joachim et madame Boudreault, Rose-Armande Smith

- Bradette, Jean-Baptiste
- Chenel, Camille
- Croft, Sylvain
- Dionne, Bernard
- Doyle (Porlier), Ethelma
- Gaudreau, Léandre
- Gauthier, Hector
- Gauthier (Chapados), Rita
- Girard (Richard), Marie-Louise
- Hamilton, Joseph
- Lechasseur, Gervais
- Levesque, Julienne
- Maloney, Philippe
- Methot (Smith), Rollande
- Métivier, Fortunat, et madame Métivier, Albertine Vallée
- Otis, Bernard
- Ross, A. J. (Eddy)
- Simard Camille et Aggy
- St-Amant, André
- St-Onge, Victor
- Thériault, Eugène
- Vallée, Albert

Ville de Port-Cartier

Procès-verbaux du Conseil municipal.

II-SOURCES SECONDAIRES

A- Livres

- BÉDARD, Pierre. *Étude des besoins de la population, région de Port-Cartier: Baie Trinité, Pentecôte, Port-Cartier, Gallix*, Ministère de l'industrie et du commerce, Québec, 1981.
- BIDEAUX, Michel. *Jacques Cartier, relations*, Presses Universitaires de France, Paris, 1986.
- Compagnie de Papier Québec et Ontario Ltée, *Q & O, Notre Histoire*, 1988.
- DESMARAIS, Danielle et Paul GRELL. *Les récits de vie, théorie, méthode et trajectoires types*, Éditions coopératives Albert Saint-Martin, Montréal, 1986, 180 p.
- FRENETTE, Pierre. *Histoire des Côtes-Nord*, Radio-Québec Côte-Nord, 1984, 48 p.
- GARNIER, Louis. *Du cométique à l'avion: les pères eudistes sur la Côte Nord (1903-1946)*, Baie Comeau, 1948.
- CUGGIA, Gérard. *Cascades. Le triomphe du respect*, Éditions Québec/Amérique, Montréal, 1989.
- Gouvernement du Canada. *Recensement*, Statistiques Canada, 1976-1986.
- LEMIEUX, Denise et Lucie MERCIER. *Les femmes au tournant du siècle, 1880-1940*, Institut québécois de recherche sur la culture, Québec, 1989.
- LÉVESQUE, Gilles. *Étude géographique des activités industrielles de la compagnie minière Québec Cartier*, thèse de licence, Université Laval, 1971.

- LINTEAU, DUROCHER, ROBERT, RICARD. *Histoire du Québec contemporain* (en 2 volumes), Montréal, 1979, 1986.
- Ministère des affaires municipales. *Guide municipal*, remplacé par *Répertoire des municipalités du Québec*, 1958 à 1988.
- Ministère des terres et des forêts. *Profil socio-économique de la région Côte-Nord*, Québec, 1976.
- Ministère de l'industrie et du commerce, Direction générale de l'économie industrielle. *Agglomération de Sept-Iles—Port-Cartier*, Études régionales, Québec, 1972.
- PETERSEN, Keith C. *Company Town: Potlatch, Idaho, and the Potlatch Lumber Company*, Pullman, Washington, 1987.
- PLOSZ, Al. *Pionniers et innovateurs, l'histoire de la compagnie de papier QNS Ltée*, Baie Comeau, Québec, 1987.
- PLURAM INC. *Ville de Port-Cartier: programme d'amélioration du quartier, Shelter Bay*, Québec, 1976.
- SMITH, Harvey Hassall. *Shelter Bay: Tales of the Quebec North Shore*, McClelland and Stewart, Toronto, 1964.
- ST-ONGE, Pierre, MICHAUD Donatien et HARDY Serge. *Les étapes de l'industrialisation de Port-Cartier*, Cégep de Rimouski, Rimouski, 1981.
- TURCOTTE, Roch. *L'espace rural de la Côte-Nord*. Office de planification et de développement du Québec, 1978.
- URBATIQUE INC. *Ville de Port-Cartier: programme détaillant de rénovation urbaine*. Québec, 1970.
- WIEGMAN, Carl. *Trees to News, A Chronicle of the Ontario Paper Company's Origin and Development*, McClelland & Stewart Limited, Toronto, 1953.

B- Périodiques

- BOIVINEAU, Jean-François. «L'Évolution de Port-Cartier des origines à nos jours: un bref aperçu historique», dans *La revue d'histoire de la Côte-Nord*, no 6, nov. 1986, pp. 32-35.
- Société historique de la Côte-Nord. *Cahiers d'histoire*, nos 1-3, Baie Comeau, mai 1971-mai 1972.
- CHAREST, Paul. «Les ressources naturelles de la Côte-Nord ou la richesse des autres une analyse diachronique», dans *Recherches amérindiennes au Québec*, volume 5, no 2, 1975, pp. 35-52.
- FRENETTE, Jacques. «Frank G. Speck et la distribution géographique des bandes montagnaises au Saguenay—Lac-Saint-Jean et sur la Côte-Nord: l'ABC de l'HBC» dans *Recherches amérindiennes au Québec*, volume XIX, no 1, 1989, pp. 38 à 51.
- Société historique de la Côte-Nord. *La revue d'histoire de la Côte-Nord*, Baie Comeau. *Recherches amérindiennes au Québec*, «Côte-Nord: propriété étrangère», vol. 5, no.2, 1975.
- SPECK, Frank G. *American Anthropologist*, «Montagnais-Naskapi Bands and Early Esquimo Distribution in the Labrador Peninsula», vol. 33, no.4, 1931, pp. 557-600.

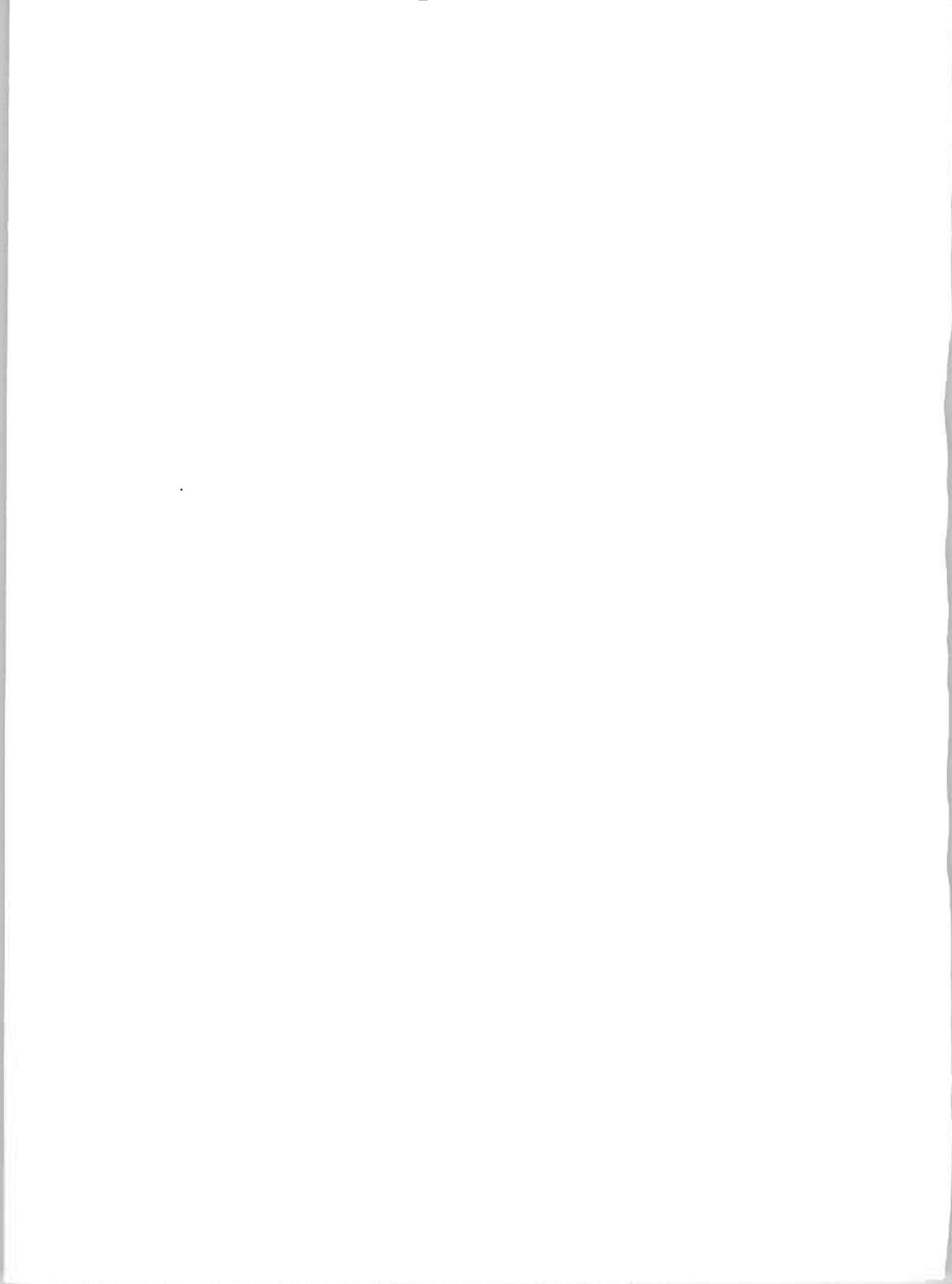


Table des matières

INTRODUCTION	15
LES TEMPS FORTS DE L'HISTOIRE DE PORT-CARTIER	
Aperçu de l'évolution économique, sociale et politique de la ville.	19
A — LES PREMIERS OCCUPANTS	21
B — SHELTER BAY	23
L'établissement de la «Ontario Paper»	23
Le village fermé	27
Les autres amours de la «Ontario Paper»	40
C — PORT-CARTIER	43
Le second souffle	43
L'installation de la «Quebec Cartier Mining»	43
La question humaine	48
Bilan à la veille d'un tournant	54
Les années folles	58
L'aventure de Rayonnier-Québec	58
La première implication gouvernementale	59
La catastrophe	61
Lendemain de rêve	64
LE PORT-CARTIER MODERNE (photographies)	69
L'HISTOIRE DES PORTCARTOIS	
La vie des hommes et des femmes de Port-Cartier	87
A — LE MILIEU	89
B — LE TRAVAIL	104
Les conditions de travail	104
Les étrangers et le travail à Shelter Bay et Port-Cartier	110
C — LES FEMMES	111
La vie de pionnières	112

Le mariage	113
Le travail au féminin	115
Les accouchements	116
Les passe-temps	117
D — LA VIE QUOTIDIENNE	118
L'enfance	118
La nourriture	123
Les services	127
Les soins de santé	127
L'électricité	128
L'eau courante	128
Le chauffage	128
Les communications	129
Le service d'incendie et de police	133
L'approvisionnement	134
L'alcool	139
E — LES LOISIRS	140
Le plein air	140
Les rencontres entre parents et amis	140
Les sports	141
Les sorties	142
Les événements spéciaux	143
Les tout-petits	143
Les clubs et associations	143
F — ASPECTS DE LA VIE COMMUNAUTAIRE	143
Les pionniers	144
La naissance de Port-Cartier	144
L'arrivée d'I.T.T.-Rayonier	145
La fermeture d'I.T.T.-Rayonier	146
CONCLUSION	149
ANNEXES	
A — L'HISTOIRE DE PORT-CARTIER EN UN COUP D'ŒIL	151
B — CADRE PHYSIQUE ET ADMINISTRATIF	152
BIBLIOGRAPHIE	159