

LOUIS-A. SANTERRE

DE TADOUSSAC
À
SEPT-ILES



LEMEAC

DE
TADOUSSAC
À
SEPT-ILES

Les photos de la couverture et celles de l'intérieur sont l'oeuvre du photographe Vic Richer de Sept-Îles sauf celles des pages 16, 24 et 138 qui sont du photographe Jacques Grenier de Montréal.

« Tous droits de traduction et d'adaptation, en totalité ou en partie, réservés pour tous les pays. La reproduction d'un extrait quelconque de ce livre, par quelque procédé que ce soit, tant électronique que mécanique, en particulier par photocopie et par microfilm, est interdite sans l'autorisation écrite des auteurs et de l'éditeur. »

© Copyright Ottawa 1971 par Les Editions Leméac Inc.

Dépôt légal — Bibliothèque Nationale du Québec

2e trimestre 1971

LOUIS-ANGE SANTERRE

DE
TADOUSSAC
À
SEPT-ILES

LES GUIDES HISTORIQUES ET TOURISTIQUES



LEMEAC

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DE

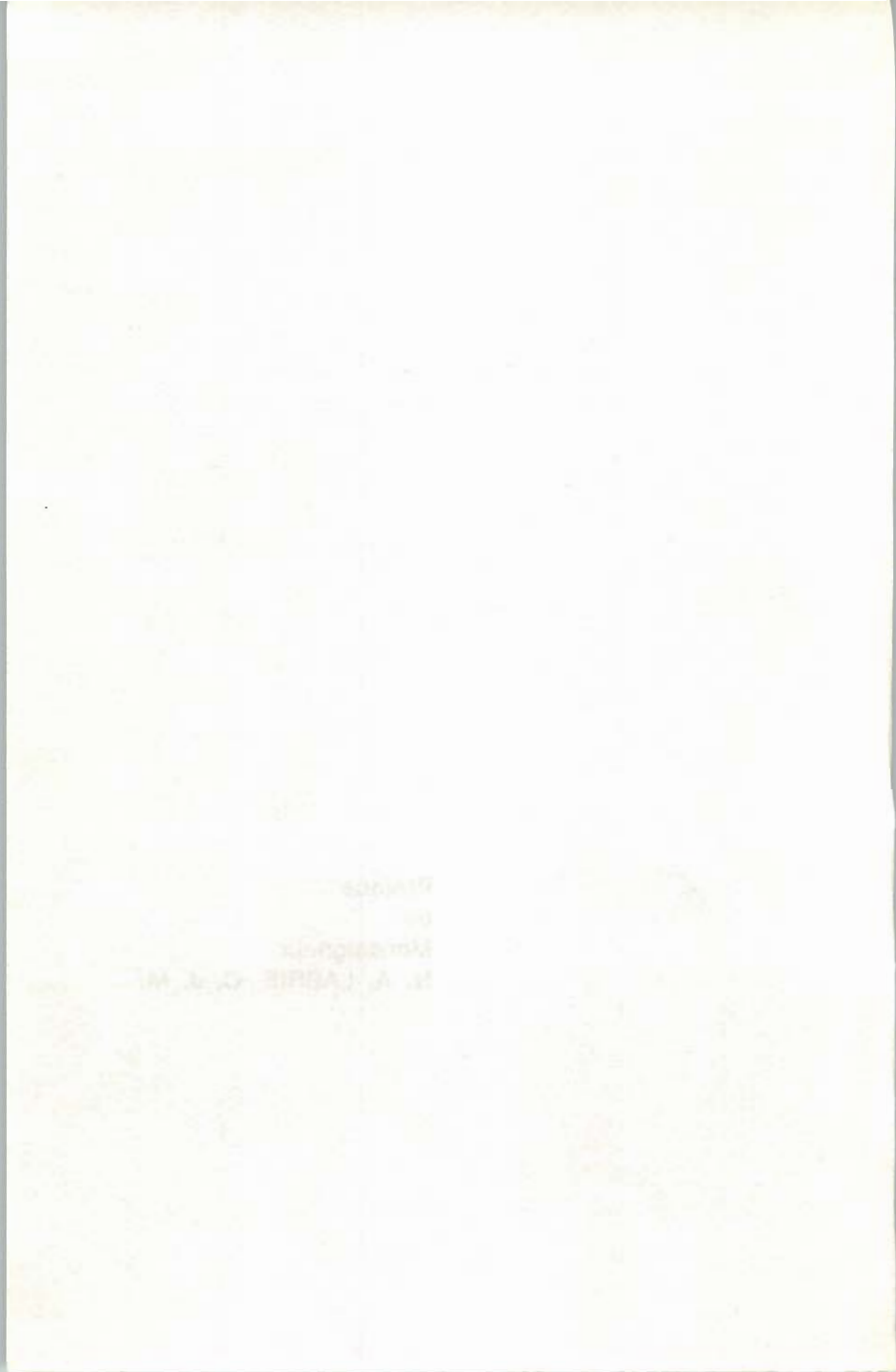
THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

THE UNIVERSITY OF CHICAGO



Préface
de
Monseigneur
N. A. LABRIE, C. J. M.



THE
LIBRARY OF
THE UNIVERSITY OF
TORONTO

Il n'est pas normal d'écrire la préface d'un livre dont on n'a pas eu l'occasion de lire le manuscrit. Pourtant la connaissance que j'ai de l'auteur, de ses œuvres antérieures et l'amitié que je lui porte me donnent confiance.

Monsieur Louis-Ange Santerre est venu habiter Sept-Iles alors que cette ville, sous le coup d'une industrie naissante, entrait dans une période de croissance et de prospérité incomparables. En adoptant la ville, il adoptait toute la région, dont elle devenait l'un des centres économiques et culturels. C'est encore par amour de la Côte-Nord, sa nouvelle patrie, que, à l'aide de dévoués collaborateurs, il entreprend de la faire connaître au grand public et d'y attirer des visiteurs.

Ce livre doit décrire la région de Tadoussac à Sept-Iles et se présentera comme « Guide historique ». En ce qui me concerne, il est déjà le début de

réalisation d'un rêve qui me hante depuis mon enfance : « Une Histoire de la Côte-Nord ». Les notes du livre sur chaque paroisse serviront de jalons au futur historien et le guideront vers la documentation abondante et riche, malheureusement dispersée en de multiples endroits.

Monsieur Santerre s'est déjà affirmé dans un premier volume : « Sept-Îles, Terre promise ». Il a apporté une collaboration efficace à la création d'une édition de luxe : « L'Aventure du Fer ». Nous pouvons donc faire confiance à son œuvre nouvelle et lui souhaiter la plus abondante diffusion chez les résidents de la Côte-Nord. Puisse-t-elle attirer de nombreux visiteurs qui, en admirant ses paysages, reconnaîtront enfin la prospérité que la Côte-Nord promet au Québec et que Monsieur C.D. Howe me prédisait en ces mots : « Dans tout le Canada, si on sait planifier, c'est le Québec qui a le plus grand avenir industriel, et, dans le Québec, c'est chez vous ».

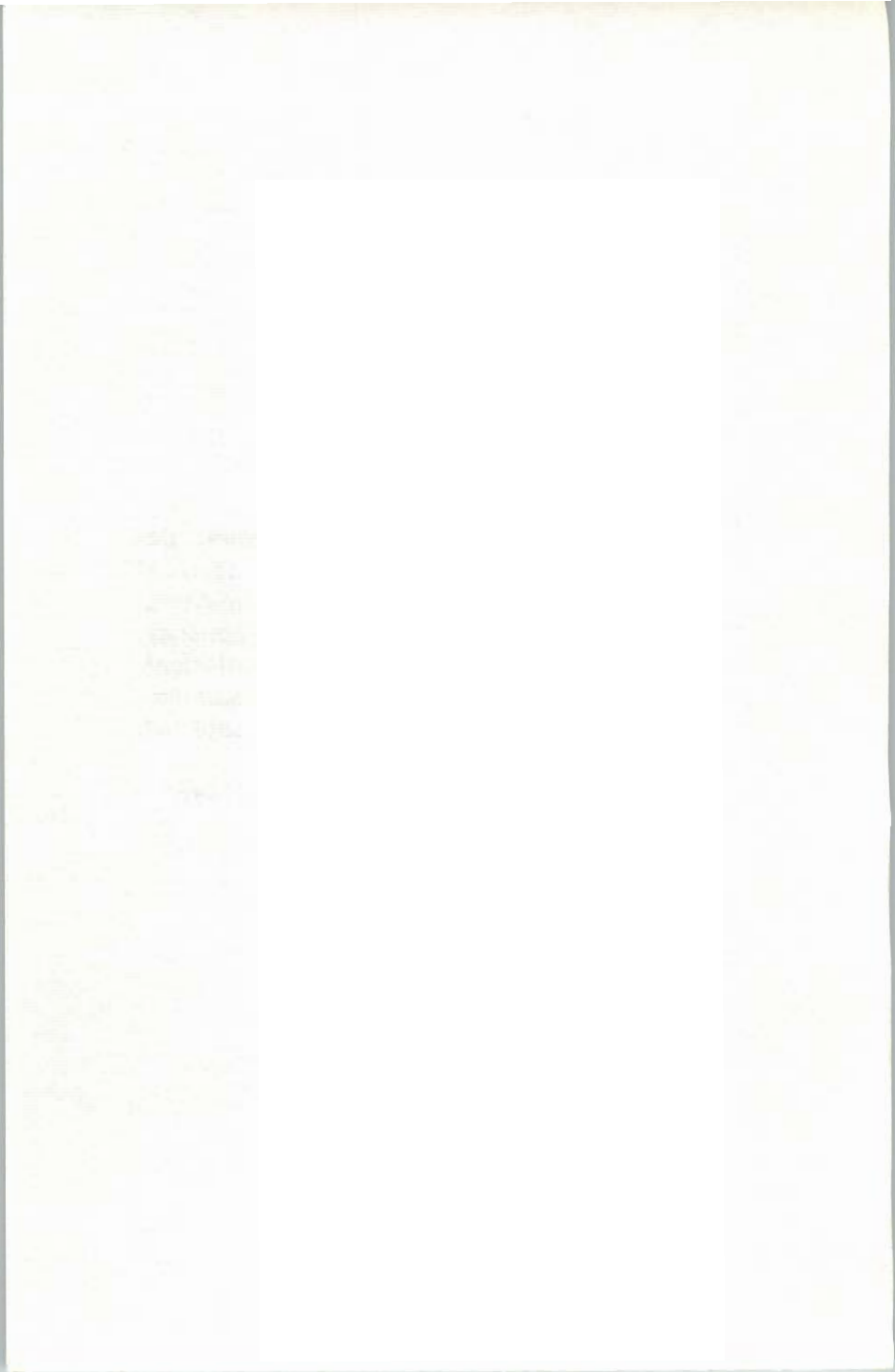
N. A. LaBrie, C.J.M.
Ex-Evêque du Golfe St-Laurent.

*A ma femme
cette petite québécoise qui accepta
un jour de s'isoler dans un coin de
pays où aucune route terrestre n'al-
lait encore et qui depuis aime
cette région plus que moi-même
peut-être.*

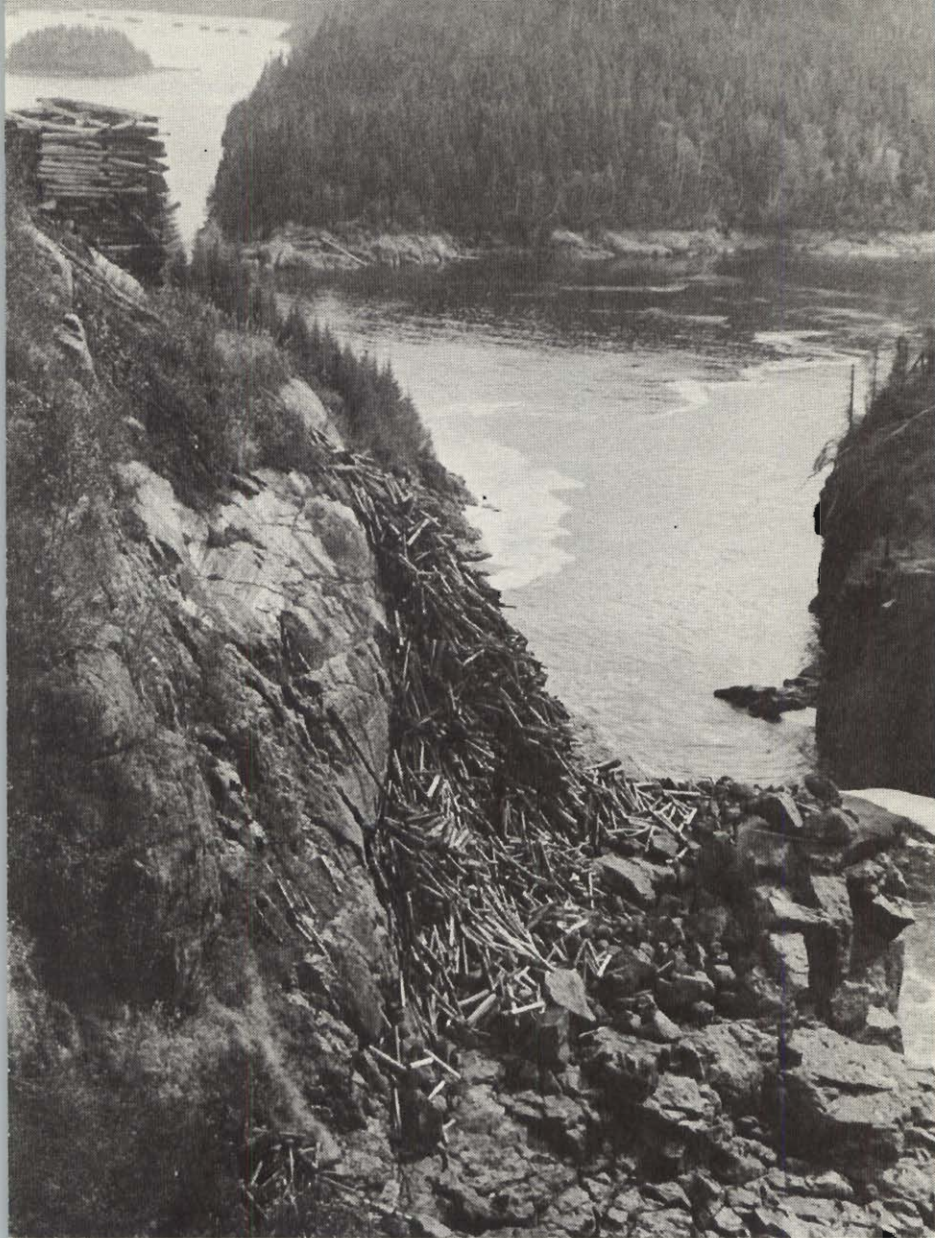
A 1000 ft. A
this part of the
to part of the
part of the
part of the
part of the

« Les regards de la province de Québec et du Canada sont tournés définitivement vers notre Côte-Nord. Les enfants du comté de Saguenay s'en réjouissent tout simplement comme d'une chose qui devait nécessairement arriver par le seul fait de notre histoire ».

Mgr. N. A. Labrie — Mars 1949.



VISITEZ LA CÔTE-NORD !



Une image de la Côte-Nord qui illustre à la fois la beauté sauvage du paysage et la richesse de ses chantiers forestiers.

**PÉNINSULE
DE GASPÉ
GASPE
PENINSULA**

Échelle en Mètres Scale of Miles
1:500,000

Légende des Symboles

•	Échelle de 1:500,000
•	Scale of 1:500,000
•	Échelle de 1:100,000
•	Scale of 1:100,000

•	Forêt	Forest
•	Forêt d'été	Summer Forest
•	Forêt d'hiver	Winter Forest
•	Forêt d'altitude	Altitude Forest
•	Forêt de montagne	Mountain Forest
•	Forêt de plaine	Plain Forest
•	Forêt de vallée	Valley Forest
•	Forêt de colline	Hill Forest
•	Forêt de montagne	Mountain Forest

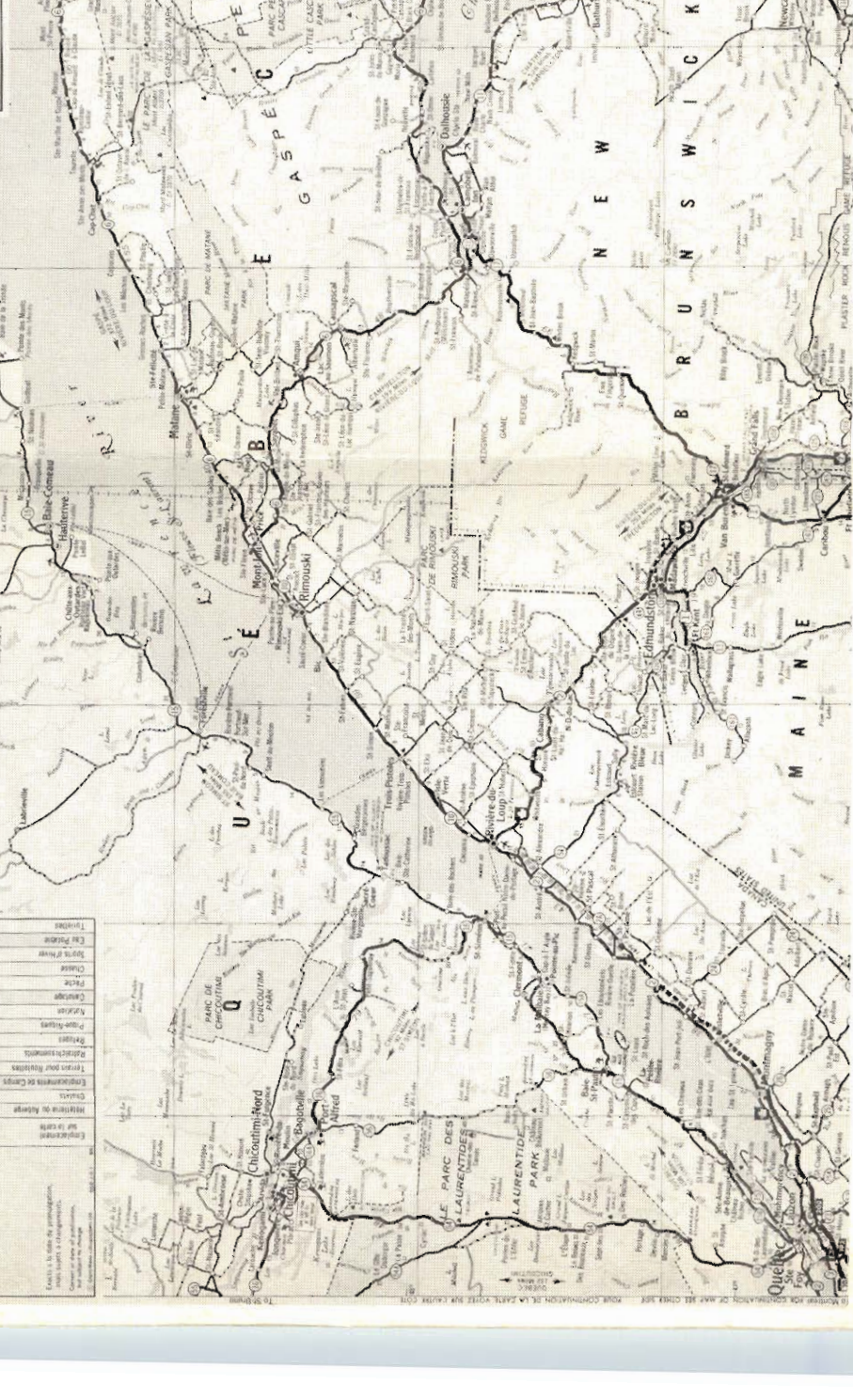
•	Parcs et jardins	Parks and Gardens
•	Parcs nationaux	National Parks
•	Parcs provinciaux	Provincial Parks
•	Parcs municipaux	Municipal Parks
•	Parcs privés	Private Parks
•	Jardins botaniques	Botanical Gardens
•	Jardins zoologiques	Zoo Gardens
•	Jardins botaniques	Botanical Gardens
•	Jardins zoologiques	Zoo Gardens

•	Étangs et lacs	Lakes and Ponds
•	Lacs	Lakes
•	Étangs	Ponds
•	Lacs artificiels	Artificial Lakes
•	Lacs naturels	Natural Lakes
•	Lacs de montagne	Mountain Lakes
•	Lacs de plaine	Plain Lakes
•	Lacs de vallée	Valley Lakes
•	Lacs de colline	Hill Lakes

•	Rivières et fleuves	Rivers and Streams
•	Rivières	Rivers
•	Fleuves	Streams
•	Rivières artificielles	Artificial Rivers
•	Rivières naturelles	Natural Rivers
•	Rivières de montagne	Mountain Rivers
•	Rivières de plaine	Plain Rivers
•	Rivières de vallée	Valley Rivers
•	Rivières de colline	Hill Rivers

•	Routes	Roads
•	Routes nationales	National Roads
•	Routes provinciales	Provincial Roads
•	Routes municipales	Municipal Roads
•	Routes privées	Private Roads
•	Routes de montagne	Mountain Roads
•	Routes de plaine	Plain Roads
•	Routes de vallée	Valley Roads
•	Routes de colline	Hill Roads

•	Élevations	Elevations
•	Élevations principales	Main Elevations
•	Élevations secondaires	Secondary Elevations
•	Élevations tertiaires	Tertiary Elevations
•	Élevations quaternaires	Quaternary Elevations
•	Élevations quinières	Quinary Elevations
•	Élevations sexnières	Sextenary Elevations
•	Élevations septenières	Septenary Elevations
•	Élevations octenières	Octonary Elevations
•	Élevations nonièmes	Nonary Elevations
•	Élevations dixièmes	Decenary Elevations



**PUBLIC RECREATIONAL AREAS
GASPE
PENINSULA,
QUEBEC**

Nom de l'aire	Code	Services offerts													
		Équipement	Sanitaires	Bois de chauffage	Location de matériel	Campements	Cabanes	Tables	Chaises	Grilles	Éclairage	Voitures électriques	Voitures à essence	Voitures diesel	Voitures hybrides
DUP POMERAI PROV. PARK	D-4														
FRANCIS-LAKE PROV. CAMPGROUND	C-7														
FRANCIS-LAKE PROV. CAMPGROUND	C-8														
HAUSSARD PROV. PARK	P-1														
LAC-DES-LOUIS	L-2														
LAC-DES-LOUIS	L-3														
LAC-DES-LOUIS	L-4														
LAC-DES-LOUIS	L-5														
LAC-DES-LOUIS	L-6														
LAC-DES-LOUIS	L-7														
LAC-DES-LOUIS	L-8														
LAC-DES-LOUIS	L-9														
LAC-DES-LOUIS	L-10														
LAC-DES-LOUIS	L-11														
LAC-DES-LOUIS	L-12														
LAC-DES-LOUIS	L-13														
LAC-DES-LOUIS	L-14														
LAC-DES-LOUIS	L-15														
LAC-DES-LOUIS	L-16														
LAC-DES-LOUIS	L-17														
LAC-DES-LOUIS	L-18														
LAC-DES-LOUIS	L-19														
LAC-DES-LOUIS	L-20														
LAC-DES-LOUIS	L-21														
LAC-DES-LOUIS	L-22														
LAC-DES-LOUIS	L-23														
LAC-DES-LOUIS	L-24														
LAC-DES-LOUIS	L-25														
LAC-DES-LOUIS	L-26														
LAC-DES-LOUIS	L-27														
LAC-DES-LOUIS	L-28														
LAC-DES-LOUIS	L-29														
LAC-DES-LOUIS	L-30														
LAC-DES-LOUIS	L-31														
LAC-DES-LOUIS	L-32														
LAC-DES-LOUIS	L-33														
LAC-DES-LOUIS	L-34														
LAC-DES-LOUIS	L-35														
LAC-DES-LOUIS	L-36														
LAC-DES-LOUIS	L-37														
LAC-DES-LOUIS	L-38														
LAC-DES-LOUIS	L-39														
LAC-DES-LOUIS	L-40														
LAC-DES-LOUIS	L-41														
LAC-DES-LOUIS	L-42														
LAC-DES-LOUIS	L-43														
LAC-DES-LOUIS	L-44														
LAC-DES-LOUIS	L-45														
LAC-DES-LOUIS	L-46														
LAC-DES-LOUIS	L-47														
LAC-DES-LOUIS	L-48														
LAC-DES-LOUIS	L-49														
LAC-DES-LOUIS	L-50														

Gratulerer de Shell Canada Linc

Loin de moi le souci prétentieux de faire œuvre, en ces pages, de savant géographe et d'historien sans faille de cette vaste et belle région qu'est notre Côte-Nord.

Bien moins savant que chaleureux, moins ambitieux que convaincu, et souhaitant convaincre, mon propos est de condenser, à partir d'innombrables lectures et d'une longue expérience des lieux, ce qui fait tout le prix, historique et physique, la valeur objective de la Côte-Nord. Mon désir est de renseigner le plus complètement le visiteur éventuel, de soigneusement le préparer au voyage le plus profitable, de le documenter à profusion pour qu'il souhaite un jour constater que mon enthousiasme n'exagère pas.

Certes, il ne fait aucun doute que je l'aime d'un profond attachement, cette Côte-Nord du St-Laurent que, depuis plus de vingt ans, je parcours de Québec à Blanc-Sablon par tous les moyens de transport possibles, avion, bateau, automobile, voire même tout simplement à pied, alors que certains villages n'étaient pas encore reliés par une route. Ainsi, depuis 1945, alors que le « Jean-Brillant » me conduisait au petit quai de Clarke-City, d'où je me suis rendu à Sept-Iles, jusqu'à aujourd'hui, j'ai visité la Côte-Nord en tous sens et parfois dans des conditions difficiles.

La route que je vous décris, je l'ai empruntée tellement de fois, de parts en parts (elle n'est complètement terminée que depuis 1960) que je la connais dans tous ses détails, ses courbes, ses descentes, ses montées souvent imposantes.

Avant 1960, allant à Québec par la route, nous étions obligés de faire placer nos voitures sur des bateaux, palliant ainsi les tronçons inexistantes ou inachevés.

Ce fût d'abord de Sept-Iles à Baie-Comeau alors que le « Jean-Brillant » nous transportait après avoir hissé nos voitures sur le pont au moyen d'une chargeuse mécanique (ce qui avait régulièrement pour résultat de briser nos pare-chocs), ensuite de Godbout à Baie-Comeau, puis de Franklin à Baie-Comeau. La route que nous empruntions après le bateau était de sable et de gravelle non tassée, ce qui parfois nous obligeait à nous y reprendre à deux fois pour réussir à monter certaines côtes ; d'autres parties de la route étaient en construction, encombrées de machineries lourdes et il fallait attendre notre tour pour passer, subir assez longuement ces haltes forcées. Partis de Sept-Iles à 5 heures le matin, nous arrivions à Québec vers les 8 heures le soir : pour ceux qui nous recevaient, nous faisons figure de héros.

Malgré tout, nous faisons le voyage assez souvent. C'est que nous avons un peu l'impression de vivre une aventure presque pionnière. Quand un ou des compagnons se joignent à nous et que c'était la première fois qu'ils faisaient le trajet, nous prenions alors le temps de nous

arrêter à tous les villages, de visiter tous les lieux historiques, les édifices publiques ; nous explorions tous les petits chemins que nous apercevions de chaque côté de la route, ce qui nous permettait de découvrir ces beaux sites à l'histoire animée et qui sont aujourd'hui abandonnés. Certains de ces voyages ont ainsi duré trois jours.

Sur cette côte, routes, villes, villages, hameaux me sont familiers. J'ai visité les entreprises, les réalisations gigantesques de l'Hydro-Québec et des compagnies minières, aisément convaincu qu'au Québec et au Canada, les gens ne connaissent pas assez leur pays, ses beautés et son histoire, qu'ils apprennent d'ailleurs très superficiellement et très mal dans nos écoles.

Il faut donc aller à la source. Ces pages ont pour but de vous y inviter, c'est-à-dire de vous garantir, pour les journées précieuses de vos vacances, la surprenante beauté des lieux et la rare qualité d'accueil de ceux que vous y rencontrerez.

Il faut du reste vous hâter : les temps changent. Il y a quelques années seulement, la Côte-Nord était à peine connue, et son nom était synonyme de distance, de froid, de rudesse.

Les gens du Québec, principalement ceux du Bas-du-Fleuve et de la Gaspésie, qui tous les automnes « partaient pour les chantiers » de la Côte-Nord ou pour la « drave » au printemps, étaient considérés comme des candidats à l'exil en des régions lointaines, immenses et froides.

Comme ils faisaient alors figure de conquérants, ceux-là qui revenaient au printemps ou à l'été avec des histoires fantastiques émaillées de bravoure et de force ! D'ailleurs, presque toujours, on confondait la Côte-Nord avec le Labrador et l'Ungava, ce qui, bien entendu, n'était pas pour rendre plus sympathique ce littoral aussi beau qu'accueillant.

En fait, la Côte-Nord part de Tadoussac et court le long du fleuve jusqu'à Blanc-Sablon. Couramment, on la divise en trois parties : la Côte-Nord, de Tadoussac à Port-Cartier, la moyenne Côte-Nord, de Port-Cartier à Natashquan, et la Basse Côte-Nord, de Natashquan à Blanc-Sablon.

L'ossature de la Côte-Nord est formée par ces Laurentides que nous pouvons suivre sur toute la longueur du territoire, que ce soit par la route qui longe parfois les montagnes, les gravit, les chevauche, les traverse, ou par bateaux qui, généralement, longent la Côte.

Il y a mille, il y a dix mille ans peut-être, toute la Côte-Nord était recouverte d'une immense couche de glace. Au rythme de la fonte de cette calotte glacière, de vastes territoires furent submergés et de grandes quantités de sédiments déposés. La réduction de la pression de la glace permit à la terre de s'élever lentement ; elle continue, d'ailleurs, de s'élever : la Côte-Nord est une rive qui émerge continuellement et des dépôts marins peuvent y être identifiés à des hauteurs de 400 pieds au-dessus du niveau de la mer.

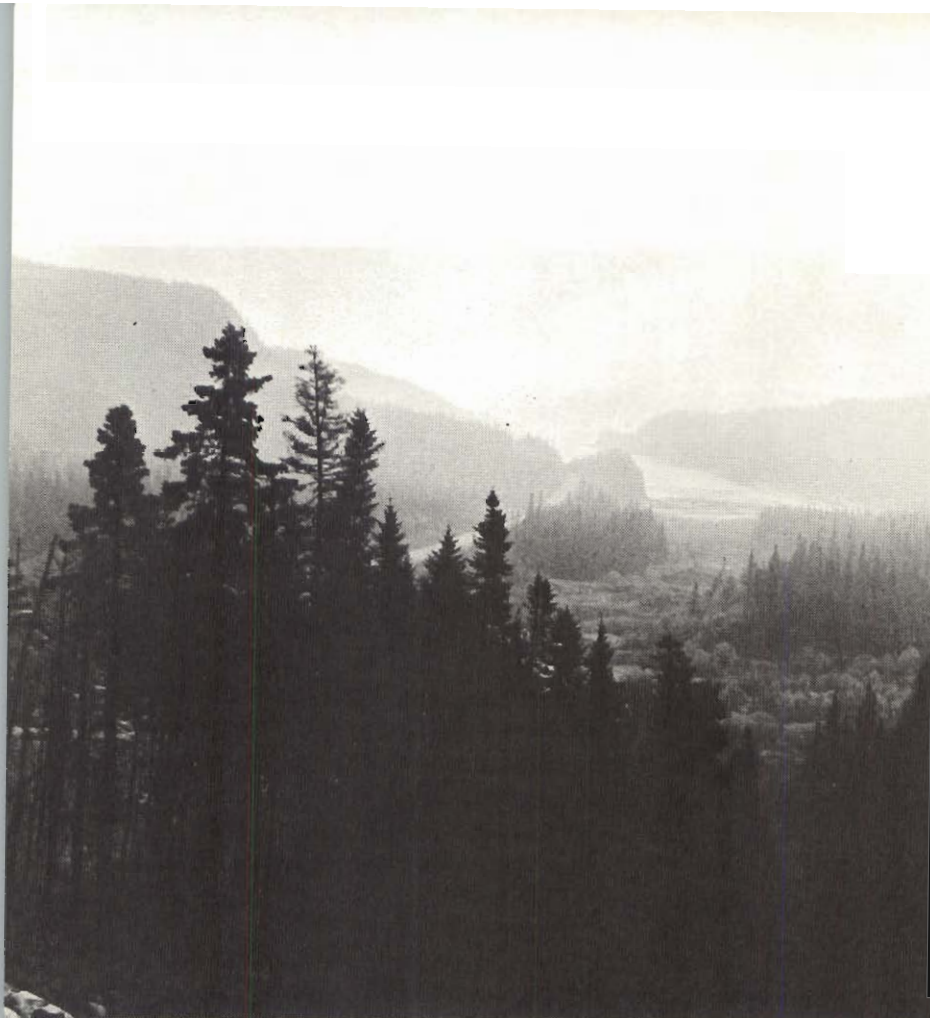
La Côte-Nord n'est pas aussi froide qu'on se l'imagine quand on n'y a jamais vécu. En fait, la température y est satisfaisante, si l'on considère qu'il est très rare qu'on y subisse de très fortes chaleurs l'été, ou de très grands froids l'hiver. Et comme généralement le degré d'humidité n'y est pas trop élevé, le climat en est plutôt sain et agréable. Si nous restons dans les limites normales de la Côte-Nord, soit la partie de terre qui longe le fleuve de Tadoussac à Natashquan, elle est située entre le 60 et le 70ème degré de longitude et aux environs du 51ème degré de latitude, ce qui est à peu près la latitude de Paris. Il est certain que les vents du Nord, toujours redoutés, accèdent librement à la Côte-Nord, qui n'a pas, comme la France, la Manche pour les régulariser. Mais le Gulf-Stream n'est pas loin, qui combat quelque peu les morsures du grand nord. Et n'étaient les icebergs du golfe Saint-Laurent, qui résistent longtemps à l'été, le printemps y serait plus hâtif qu'à Québec.

Constatation indiscutable : la Côte-Nord est un pays d'une merveilleuse beauté naturelle. Montagnes admirables dont plusieurs ont été sectionnées par les tremblements de terre, quelques-uns assez récents, creusant des failles où coulent maintenant des rivières tumultueuses, chutes immenses, crevasses profondes et mystérieuses, falaises vertigineuses, îles nombreuses et boisées, rochers nus, gris, blancs, roses ou, selon l'élément qui les compose et les entoure, grèves de sable fin, jaune, roux, gris, et même

presque noir des dépôts de fer qui s'y mêlent, plages immenses, baies profondes et tranquilles, lacs nombreux etc

Dans quelques années, la Côte-Nord attirera sans nul doute un nombre de plus en plus considérable de touristes à la recherche de la pureté de son air et de la vierge beauté de ses paysages. ils y trouveront en outre un paradis de chasse, de pêche, de tous les sports de plein air.

DES VIKINGS AUX PREMIERS COLONS



Un paysage nimbé de début du monde arrachant peu à peu à la brume le dessin de ses lacs, de ses monts et de ses forêts.

Les premiers découvreurs de la Côte-Nord sont sans doute les Vikings Northman qui, vers l'an mille, vinrent fonder en Amérique plusieurs colonies aujourd'hui disparues. En 1967, des archéologues de l'Université Mc Gill, qui travaillaient dans la région de Wabush, Labrador City et Schefferville, découvrirent les ruines d'une ville très ancienne qui semble bien avoir été fondée par les Vikings.

Eugène Achard, auteur des « Northman en Amérique » et de « sur les Sentiers de la Côte-Nord », évoque longuement le passage des Vikings sur la Côte-Nord, écrivant notamment : « L'un des Vikings, Leif Ericson, ayant abordé sur les côtes du Labrador, la nomma Helluland (terre des roches plates) à cause des nombreuses pierres plates apportées là et accumulées par les icebergs. Trouvant le pays trop aride et trop froid pour y fonder une colonie, Leif continua son voyage vers le sud et vint longer les côtes de la Nouvelle-Ecosse qu'il trouva verdoyantes et bien boisées, ce qui fit donner au pays le nom de markland (Terre Boisées) ».

Il est donc de plus en plus certain — plusieurs écrivains et historiens en parlent assez longuement et des vestiges de plus en plus nombreux et précis le prouvent — que les Vikings sont venus sur la Côte-Nord.

Et c'est pourtant à l'illustre Jacques Cartier que revient l'honneur d'avoir « découvert » la Côte-Nord, comme en font foi ses récits de voyage.

C'est, la première fois, en 1534, que Jacques Cartier explora la Côte-Nord et en prit possession au nom du Roi de France : il s'agit du premier voyage de Cartier à l'intérieur du St-Laurent, et non de son premier voyage sur la Côte. Cartier était un pêcheur et il avait déjà effectué plusieurs voyages de pêche, se rendant ordinairement jusqu'au détroit de Belle-Isle, qu'il avait quelques fois franchi.

Aussi par d'autres pêcheurs, des Bretons et des Basques, Cartier connaissait le port de Brest (aujourd'hui Blanc-Sablon) qui était un rendez-vous régulier de pêcheurs franchissant le détroit de Belle-Isle. Il atteignit le port de Brest à la mi-juin et y fit planter la première croix sur la Côte-Nord. C'était le 11 juin 1534.

Après quelques jours de mouillage à Brest, les deux navires de Cartier continuèrent leur voyage vers l'intérieur des terres avant de jeter l'ancre dans une grande baie que l'équipage nomma Havre Jacques Cartier. (Marcel Trudel, dans son « Atlas de la Nouvelle-France », situe ce Havre à la Baie Washicoutai, près de La Romaine.)

Jusque-là, Cartier ne témoigne pas d'un bien vif enthousiasme pour cette Côte-Nord dont il écrit dans son journal : « Toute cette côte ne renferme pas une pleine charretée de bonne terre. Ce ne sont que rochers mal rabotés : on

ne voit que de la mousse pour toute végétation et, pour arbre, des avortons de bois. Vraiment, à le considérer, on croirait que c'est la terre donnée par Dieu à Caïn. »

Au cours de ses voyages suivants, à l'aller comme au retour, Cartier va longer la Côte-Nord, en explorer les baies, les îles et les rivières ; et, en 1535, lors de son second voyage, il la remontera tout au long jusqu'à Tadoussac, découvrant Natashquan (Cap Thlennot), Havre St-Pierre (Havre St-Nicolas), Sept-Iles, Ste-Marguerite et Manicouagan.

Mais si, officiellement, Jacques Cartier a découvert la Côte-Nord, c'est-à-dire en a pris possession au nom du Roi de France dont il était l'envoyé, de nombreux pêcheurs y étaient certes venus avant lui, entre autres les Basques, espagnols et français, et les Bretons. Jacques Cartier, d'ailleurs, ne nie pas en avoir rencontré plusieurs lors de ses voyages.

Le témoignage des historiens concorde sur ce point : il est certain que les Basques furent les premiers à fréquenter les côtes du Canada, et bien avant Jacques Cartier. N'étant pas des découvreurs, mais de simples pêcheurs, les terres qu'ils abordaient ne les intéressaient que pour y trouver des endroits favorables à la pêche, à la chasse à la baleine, des lieux propices à la construction de fours pour fabriquer l'huile ou des endroits de résidence pendant la belle saison.

Les preuves de leur passage sont multiples, du détroit de Belle-Isle à Tadoussac. Deux des

îles qui ferment la baie des Sept-Îles portent leur nom, la Petite Basque et la Grande Basque ; un peu plus loin, une petite baie se nomme Chauffaut-Basque, et il y a l'île au Basque près de Tadoussac. Sur ces îles, on a retrouvé plusieurs instruments dont ils se servaient pour la pêche ainsi que les ruines des fours qu'ils construisaient pour extraire l'huile de baleine et de marsouin.

Les Basques venaient en grand nombre dans le St-Laurent, et maintes fois des flotilles de barques furent aperçues remontant le fleuve vers Tadoussac¹.

Les Basques vinrent sur la Côte-Nord jusqu'en 1600. C'est à cette date que débutèrent le régime des concessions et le monopole des grandes compagnies, ce qui, par force, mit un terme à leurs voyages.

Le 15 janvier 1599, Pierre Chauvin obtint du Roi Henri IV le privilège de commercer avec les Indiens jusqu'à Tadoussac, moyennant la promesse d'y installer des colons qu'il amènerait de France. Il vint lui-même choisir le site de son établissement, fixé à Tadoussac. Il y fit ériger un fort capable de loger quelques hommes. Ce fut là le premier des établissements permanents construits sur la Côte-Nord. Seize hommes y furent laissés pour l'hiver. Au printemps 1600, le vaisseau qui venait pour chercher les fourrures, ne trouva que trois de ces hom-

1. Au nombre des témoignages à ce sujet, citons Samuel de Champlain, « Oeuvres », p. 325, et J. Edmond Roy, « Voyage au pays de Tadoussac ».

mes. Les treize autres étaient morts pendant l'hiver. L'année suivante, à la suite de difficultés avec d'autres marchands qui voulaient obtenir le commerce libre dans cette région, Pierre Chauvin abandonna son privilège.

Son successeur, Aymar de Chaste, gouverneur de Dieppe, arma un navire, la Bonne-Renommée, et désigna François Dupont-Gravé, accompagné par Champlain, pour la charge de conduire les voyages au Saint-Laurent. Après avoir remonté le fleuve, ils arrivèrent à Tadoussac le 24 mai 1603, et ayant rencontré des Indiens, ils s'en firent des amis et signèrent avec eux le premier Traité d'Alliance entre Indiens et Français au Canada.

C'est donc au cours de ce même voyage que Champlain visita le Saint-Laurent, de la Baie de la rivière Moisie à Tadoussac¹.

Après Aymar de Chaste, mort en 1604, le commerce fut de nouveau libre sur la Côte-Nord. En 1614, le privilège en fut octroyé à la Compagnie des Marchands, en 1620 à la Compagnie de Montmorency et, de 1627 à 1658, à la Compagnie des Cent Associés. Ce commerce s'arrêtait à Tadoussac, lieu central de traite où se réunissaient tous les Indiens de la Côte-Nord.

En 1658, la Compagnie des Habitants, qui avait succédé à la Compagnie des Cent Associés, cède au Sieur Demaure une partie de son territoire, s'étendant cette fois, jusqu'à Pointe-à-la-Croix, dans la baie des Sept-Iles. Là, les Indiens ont déjà un poste de ralliement, visité par

1. Mgr Tremblay, « Histoire du Saguenay », page 66.

le Père Jean DeQuen, jésuite qui y a établi la mission de l'Ange Gardien.

En 1679, les îles de Mingan sont concédées comme fief à Louis Joliette, inaugurant alors la longue série de ses voyages sur la Côte-Nord. Voyages qui vont lui permettre de découvrir plusieurs lacs et rivières très importants de la Côte-Nord, dont le groupe des fameux lacs de l'Ashuanipi. Mort sur la Côte-Nord, il semble bien que Louis Joliette ait été enterré sur l'une des îles de Mingan. Des fouilles archéologiques sont faites actuellement pour retrouver ses restes.

Déjà plusieurs postes de traites s'échelonnent sur la Côte-Nord : Tadoussac, Îlets-de-Jérémie, Moisie, Sept-Îles, Mingan. Ces postes sont l'objet des convoitises des traiteurs et des compagnies, qui y font de fructueuses affaires avec les Indiens. Mais survint le conflit de 1759-60. Presque tous les postes de la Côte-Nord furent détruits et pillés. Le Canada changea de possesseur.

Le régime de concession, pourtant, ne cessa pas pour autant. Le territoire passa successivement aux mains de la Dunn Grey and Company, de la NorthWest Fur Company, finalement de la Compagnie de la Baie d'Hudson. L'un des commis de cette dernière, longtemps résident de la Côte-Nord et principalement du poste de Sept-Îles, devint célèbre dans les annales du Canada : Donald Smith, devenu par la suite Lord Strathcona et président-fondateur du Canadien Pacifique.

En 1842, commence une ère nouvelle pour la Côte-Nord. Le 2 octobre, la Compagnie de

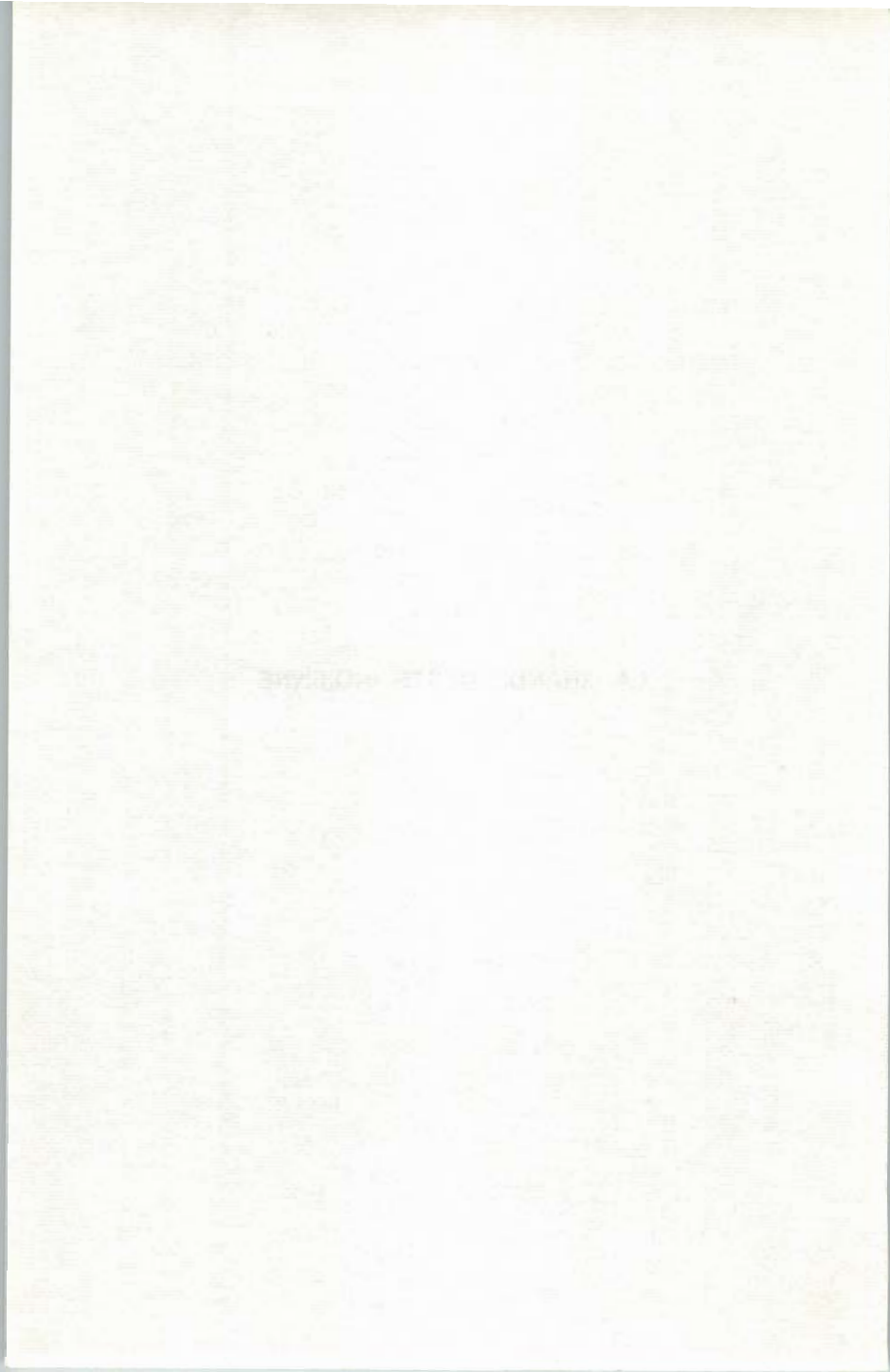
la Baie d'Hudson renouvelle avec le gouvernement son bail des postes du Roi et de la seigneurie de Mingan (ce qui comprend tout le territoire de la Côte-Nord), avec droit exclusif de pêche, chasse et traite des fourrures comme par le passé. La Couronne, cependant, se réserve le privilège d'arpenter les terres et d'y établir les colons.

Très restrictive, cette liberté de territoire n'eut pas de résultats très importants. Mais, en 1859, tous les privilèges furent abolis et les premiers colons commencèrent à arriver. Ils vinrent d'abord de Terre-Neuve, des Provinces Maritimes, de la Gaspésie surtout. Les plus nombreux vinrent des îles de la Madeleine et de l'île d'Anticosti, descendants de la déportation. Les premiers habitants de la Côte-Nord furent donc surtout des Acadiens, qui apportèrent avec eux leurs mœurs et leur accent particuliers. Couramment aujourd'hui, on désigne leurs descendants sous le nom de « Cayens de la Côte-Nord ».

In this difficult situation, however, we do not
know how long we will be able to continue.
We are waiting for the government to
take some action to reduce the deficit.
The situation is not pleasant at all.

The situation is not pleasant at all.
We are waiting for the government to
take some action to reduce the deficit.
The situation is not pleasant at all.

LA GRANDE GESTE INDIENNE



La certitude est donc acquise que la Côte-Nord fut habitée par plusieurs peuples à diverses époques antérieures ; des découvertes datant des dernières années, dont en 1969 à Brador, ancien port de Brest, prouvent que, bien avant la découverte du Canada par Jacques Cartier, il y avait des villes importantes sur la Côte-Nord. La Société d'Archéologie de Québec, dirigée par Monsieur René Lévesque, a fait faire des fouilles à Brador, et les archéologues ont mis à jour les fondations de mille résidences circulaires. Tout indique qu'il s'agirait d'une ville des Vikings.

Il semblerait aussi par certains indices importants — et par exemple des noms de lieux déjà connus du temps des Indiens, tels Pointeaux-Esquimaux, Baie-des-Esquimaux — que la race esquimaude aurait habité la Côte-Nord avant les Indiens, peu à peu quittant la région, refluant plus au nord sous une pression indienne de plus en plus déterminante. Ce n'est là, cependant, qu'hypothèse, la preuve historique faisant encore défaut¹.

Les premiers habitants connus par l'histoire sont pourtant les Indiens Montagnais. Jacques Cartier raconte ainsi dans son journal sa pre-

1. Voir Eugène Achard, « Sur les sentiers de la Côte-Nord ».

mière rencontre officielle avec eux : « Vers midi, alors que nous retournions au port de Brest, nous vîmes apparaître des gens de ce pays. Ils nous considérèrent et approchèrent de nos navires. Ce sont des hommes de belle taille, mais indomptés. Ils portent une touffe de cheveux au sommet de la tête, liée comme une poignée d'herbe, y plantant à travers, quelques plumes d'oiseaux, une arrête de poisson, ou même un morceau de bois. Ils sont vêtus de peaux de bêtes et se teignent le visage. Leurs barques sont faites d'écorce de bouleau, ils les manient et dirigent avec habileté, poursuivant les loup-marins qui abondent en ce lieu ».

La description est fort intéressante et très juste, mais ces Indiens ne tarderont pas à subir l'influence des Blancs qui vont se mêler à eux de plus en plus : l'apparence extérieure de ces hommes va rapidement changer.

Les Montagnais de la Côte-Nord étaient de race algonquine et formaient trois grands groupes : les Montagnais proprement dits (les gens des montagnes), les Mistassins (plus au Nord, autour du lac Mistassini), les Neskapis dans le Nord-Est.

Ceux qui habitaient la Côte-Nord proprement dite étaient donc les Montagnais, qui se divisaient en plusieurs tribus secondaires : les Papinachois, les Escoumins, les Betsiamites etc.

Ce furent d'abord des gens essentiellement nomades, pêcheurs parfois quand il était nécessaire qu'ils se procurassent de la nourriture, surtout chasseurs. Ils vivaient au rythme de

deux saisons : l'été, alors qu'ils habitaient la Côte elle-même en bordure du fleuve, et l'hiver, alors qu'ils s'enfonçaient dans les terres vers le Nord pour y faire la chasse.

La chasse ne commençait qu'avec la neige. Cependant, les territoires de chasse étant à plusieurs centaines de milles vers l'intérieur, les Indiens devaient quitter la Côte dans les premiers jours de septembre. Ils quittaient alors complètement leur campements d'été, tous, hommes, femmes, enfants, nouveaux-nés.

Le voyage vers l'intérieur était long et pénible par les rivières et les lacs pour rejoindre leur zone de chasse. Ces zones étaient bien déterminées pour chacun : ils en étaient propriétaires par héritage, par vente ou par échange. Quelques familles avaient des camps construits en rondins ; la plupart vivaient sous des abris de feuillage et des peaux d'animaux.

Tous étaient des chasseurs très habiles, plutôt trappeurs, car ils cherchaient à capturer les animaux à fourrures aux moyens de pièges qu'ils fabriquaient eux-mêmes de façon à ne pas endommager la fourrure par l'action des flèches ou des balles de fusil. Ils ne tuaient au moyen de flèches ou de fusils que pressés par le besoin de nourriture.

Le retour à la Côte se faisait fin mai, début juin, et généralement les Indiens rapportaient une grande quantité de fourrure : du castor, de la martre, du caribou, du vison, du renard, du carcajou, de la belette, du rat-musqué etc. Les fourrures de la Côte-Nord étaient réputées

pour être les plus belles. Elles l'étaient en effet à cause du climat très froid des territoires de chasse, à cause de l'habileté des Montagnais passés maîtres dans l'art de préparer les peaux qui venaient de bêtes capturées l'hiver alors que la fourrure était la plus belle. Ces fourrures étaient donc très recherchées par les traiteurs qui venaient très nombreux l'été sur la Côte-Nord.

Conscients de cette demande, les Indiens devinrent vite plus exigeants et ils apprirent à ne pas se laisser exploiter. Même, quand c'était nécessaire, ils visitaient plusieurs postes de traîtes pour y rencontrer celui qui leur offrirait le plus en échange. A ce moment-là, les postes étaient fort nombreux sur la Côte-Nord, de Tadoussac à Blanc-Sablon.

Les Montagnais de la Côte-Nord étaient très intelligents, très hospitaliers et serviables. Ces qualités permirent aux missionnaires qui les visitaient de se servir d'eux pour faire de grandes expéditions qui rendirent possible la découverte de nombreux territoires.

Au contact des missionnaires et des Blancs, ils devinrent de plus en plus sédentaires. Ils commencèrent alors à mieux organiser leurs villages, et plusieurs d'entre eux finirent même par abandonner la chasse pour se livrer à divers travaux : gardiens de tours dans les forêts, bûcherons dans les chantiers, ouvriers dans les mines, guides de chasse et de pêche, etc.

Aujourd'hui, ils vivent dans des réserves de plus en plus modernes et bien organisées, telles

Betsiamithe, Sept-Iles, Malloténam, Natashquan, pour le territoire qui fait l'objet de ce livre.

Plusieurs Indiens de la Côte-Nord sont devenus célèbres en accomplissant différents exploits. Dans son livre, Napoléon A. Comeau en mentionne quelques-uns. Un Indien renommé, vers 1850, était Sam Meshkins qui servait de guide pour la chasse et la pêche ; c'était un très habile chasseur et trappeur et il connaissait toutes les techniques de pêches alors imaginables. Intelligent, aimant la compagnie des Blancs, il parlait couramment le français et se débrouillait en anglais.

Guide de métier, il eut l'occasion de rencontrer nombre de personnalités avec qui il se lia d'amitié. Ainsi servit-il souvent de guide à Sir Edmund Head, Gouverneur Général du Canada, qui le soir le conviait sous la tente et l'écoutait parler de chasse, de trappe et de pêche. Ainsi Sam Meshkins était-il devenu un fin causeur que les voyageurs aimaient rencontrer quand ils passaient par Mingan.

Dans le même temps, mais à Pointe-des-Monts, vivait un autre Indien célèbre, Gabriel Ashini, le Roc, marié à une blanche Charlotte Cardinal. Il fut longtemps chef des Indiens, qu'il fit bénéficier de ses dons et de son expérience. Instruit par les missionnaires, ami de plusieurs Blancs célèbres, dont Napoléon Comeau et Eugène Faffard le gardien du fort de Pointe-des-Monts, il était en effet d'une étonnante érudition et d'une sagesse proverbiale.

Remarquablement secondé par sa femme Charlotte, il se dévoua au bien-être de ses compatriotes qui le vénéraient. A Pointe-des-Monts son souvenir est resté comme celui d'un grand patriarche que consultaient les missionnaires et les Blancs, et qui régnait sur les Indiens de la région.

D'autres Indiens seraient aussi à citer. Contentons-nous de rappeler le nom de cet ancien chef de la réserve de Sept-Iles, Mathieu André, trappeur d'une extrême habileté qui rapporta les premiers échantillons de minerai de fer du Labrador, et qui par la suite guida les explorateurs et les géologues qui préparèrent l'exploitation des mines. André Mathieu fut donc à l'origine des grands développements de la Côte-Nord. Citons enfin le nom du chef actuel de la réserve de Sept-Iles, Daniel Vachon qui cumule aussi les fonctions de représentant de tous les Indiens de la Côte-Nord au Conseil Canadien des Indiens. Travailleur efficace et lucide voué au bien-être de ses compatriotes, il a déjà à son crédit des réalisations qui lui font honneur : entre autres, la rénovation de la réserve de Sept-Iles, en collaboration avec le Conseil Municipal de la ville, dans un plan d'ensemble qui en fait un très beau quartier de la ville et l'une des plus belles réserves du Canada.

DES CHANTIERS FORESTIERS À LA
LA GRANDE AVENTURE DU FER



Reverdis au printemps malgré les longs mois de glace et de neige, cette terre, ce paysage disent la beauté caractéristique de la Côte-Nord.

Jusqu'en 1850, la Côte-Nord se développe relativement peu. Ses habitants ne vivent que de la pêche, de la chasse et de la traite des fourrures. Mais la Côte-Nord possède d'autres richesses naturelles, l'eau, le bois et les mines qui vont susciter de grands développements.

C'est la forêt d'abord, immense, très riche, qui attire l'attention. L'exploitation bien organisée du bois a commencé à Forestville (Sault-au-Cochon) en 1849 quand William Price acheta le moulin et les chantiers d'Edward Stevin. Plusieurs chantiers furent ouverts par la suite, et quelques petites scieries, qui employèrent de nombreux ouvriers.

C'est pourtant en 1908 que commence l'industrialisation véritable de la Côte-Nord. A l'embouchure de la Ste-Marguerite, les frères Clarke, William, James, John et Georges, établissent une usine de pâte à papier, et fondent le premier village organisé, Clark City. La même année, ils construisent aussi le premier chemin de fer de la Côte-Nord. Celui-ci relie Clarke-City à Pointe-Noire, où les Clarke ont construit le port d'expédition de la pâte à papier.

A la suite de ce premier établissement, plusieurs industries du bois s'installent : une usine d'écorçage à Franquelin en 1918, une scierie à Shelter-Bay en 1918, suivi d'une usine

d'écorçage en 1920, deux usines du même type à Godbout en 1923 et à Baie-Trinité en 1928. Cet ensemble prit un essor définitif en 1936, lorsque le colonel Robert R. McCormick, propriétaire du « Chicago Tribune », fit construire une usine de pulpe et papier-journal à Baie-Comeau, qui devint ainsi la première ville d'importance sur la Côte-Nord.

Ce fut aussi à la même époque que commencèrent les grands développements de la Côte-Nord. Les chantiers se multiplièrent, de nouveaux ports de mer furent construits et l'on commença à songer à la construction de barrages pour produire de l'électricité. Les compagnies confiant les coupes de bois à contrats, c'est l'arrivée sur la Côte-Nord d'un contingent d'hommes d'affaires qui organisent et développent les chantiers.

Les bûcherons viennent de partout, Bas St-Laurent, Gaspésie, Maritimes, Lac St-Jean, avec armes et bagages, chevaux, traîneaux, camion et nourriture. L'hiver, ils envahissent la forêt, coupent le bois, le transportent aux rivières; le printemps, ils font la « drave » sur les lacs et les rivières; l'été ils se répartissent entre les ports de mer où s'effectue le chargement des bateaux.

Toute la Côte prend dès lors un nouveau visage. A l'embouchure de presque toutes les rivières, des villages prennent forme dans des sites merveilleux. On construit des maisons, des écoles, des églises, des magasins. Dans tous ces villages, la vie s'organise, se développe

au rythme des familles qui y vivent de plus en plus nombreuses. Ces agglomérations ne donnent cependant qu'une faible idée du gigantesque travail qui s'accomplit sur la Côte-Nord : le gros des ouvriers fixe sa vie sur les chantiers où se préparent plus de 300,000 cordes de bois de pulpe par année.

Si, grâce à la forêt, la Côte-Nord a connu des développements importants, c'est cependant le minerai de fer qui, assurant son essor économique définitif, va véritablement placer la Côte-Nord sur la carte du monde.

Il faut revenir un peu en arrière pour évoquer les débuts de l'exploitation du minerai de fer sur la Côte-Nord. Débuts presque légendaires, et dont les artisans se trouvent être un Lieutenant Gouverneur du Québec, un chef de police de la ville de Montréal, et trois voleurs. Nous reviendrons en détail sur cet épisode au chapitre des forges de Moisie.

Car tout a débuté à Moisie, en 1866, où furent construites des forges destinées à l'exploitation du sable ferrugineux des plages de la rivière. « La Compagnie des Mines de Moisie » fut fondée cette année-là par David Têtu, Guillaume Lamothe et Luc Letellier de Saint-Juste ; ils la vendirent ensuite au groupe Molson qui l'exploita sous le nom de « Moisie Iron Company ».

Dans des hauts fournaux, alimentés au charbon de bois fabriqué sur place, on faisait fondre le minerai venant du sable de la plage et on en faisait du fer qui était mis en barre. Après

quelque années, on ajouta à ce minerai du titane, que l'on trouvait sur les bords de la rivière des Rapides, ce qui permit de fabriquer du fer de bonne qualité. Celui-ci trouva d'abord son utilisation à Montréal, et par exemple dans les essieux des tramways, avant d'être expédié aux Etats-Unis.

Cette exploitation fut abandonnée en 1875 : aux Etats-Unis le fer était devenu plus abondant, les prix plus bas. Le fer de Moisie cessa d'être rentable.

Quelques années avant la fin de l'exploitation de ce fer, le Père Louis Babel, un missionnaire Oblat de Marie-Immaculée, avait découvert les mines de fer du Nouveau-Québec et du Labrador.

Lors d'un voyage destiné à visiter les Indiens qui vivaient dans l'Ungava, au printemps 1866, le Père Babel dressa une carte des lieux et indiqua tous les endroits abondants en fer. Cette carte fut envoyée au Gouvernement du Québec.

A la suite de cette découverte, un géologue montréalais, A. P. Low, entreprit d'explorer la région. Il fit un laborieux travail d'arpentage et de cartographie et, en 1895, établit un rapport qui indiquait de grandes quantités de minerai de fer dans la région du Lac Knob. En 1900, dans la revue « The engineering Magazine », il publia un premier article sur le minerai de fer du Labrador, y fournissant des descriptions exactes des gisements de minerai de la région de Schefferville. « A la passe étroite du Lac Pa-

titskikapau, écrit-il, le minerai est visible sur 200 pieds de rive ». « Là où les lacs Meniked débouchent, de gros gisements de minerai sont éparpillés . . . A la tête du lac Astrey, se trouve une colline basse où l'on voit plus de 150 pieds de magnétite et d'hématite . . . Les minerais concentrés de magnétite et d'hématite sont en abondance au lac Dyke ».

Tous ces relevés furent à l'origine d'autres recherches scientifiques, qui ont permis d'évaluer les richesses minérales de la Côte-Nord.

Mais c'est à un Indien, Mathieu André, trappeur de métier, que revient l'honneur d'avoir ramené les premiers échantillons de minerai de fer qui furent analysés à Québec et qui firent la preuve indubitable de la richesse extraordinaire de concentration en fer de ces mines non exploitées. En 1937, ces échantillons furent envoyés à Québec.

L'année suivante, le docteur J. A. Retty, géologue, professeur à l'école des Mines de l'Université Laval de Québec, se fit conduire sur les lieux par André Mathieu, exactement près du ruisseau brûlé au lac Knob. Le Docteur Retty commença alors un long et sérieux travail de recherche sur ce minerai que l'on trouvait à fleur de terre sur d'immenses étendues. Par ses travaux et les rapports enthousiastes qu'il fit des possibilités de ces gisements, il amena des financiers à s'intéresser à leur exploration.

En 1942, la Compagnie Hollinger North Shore Exploration obtint une concession de 3,900 milles carrés de terrain dans le Labrador. Peu de temps

après, cette compagnie devint la propriété de Hollinger Consolidated Mines Ltd, qui obtint d'autres concessions. Les grands développements miniers commencèrent.

Ce fut d'abord l'arrivée en grand nombre des explorateurs, des prospecteurs, qui prenaient le chemin de l'Ungava. Ils furent suivis par les arpenteurs, les ingénieurs, les chefs d'exploitation, qui venaient établir à grand-peine les relevés nécessaires à la construction d'un chemin de fer entre le lac Knob, où étaient situées les principales mines de fer, et Sept-Iles, qui avait été choisi comme port de mer. En 1950, le contrat pour la construction de la ligne de chemin de fer était octroyé par la Québec North Shore and Labrador Railway, une filiale de la Iron Ore Company of Canada.

Alors commença sur la Côte-Nord la plus gigantesque opération de construction jamais faite au Québec. Un pont aérien, le plus important au Canada en temps de paix, fut organisé entre Québec, Mont-Joli, Montréal, Toronto et Sept-Iles pour transporter la machinerie et le matériel nécessaires à ce chemin de fer de 365 milles, et aux constructions que nécessitait l'exploitation des mines au Lac Knob et Sept-Iles.

Une nouvelle ville fut créée de toute pièce près du Lac Knob, Schefferville, et Sept-Iles, qui n'était qu'un petit village de pêcheurs, devint en quelques années une ville de plus de 20,000 habitants.

Pendant ce temps, une autre compagnie, la Québec Cartier Mining, se faisait concéder

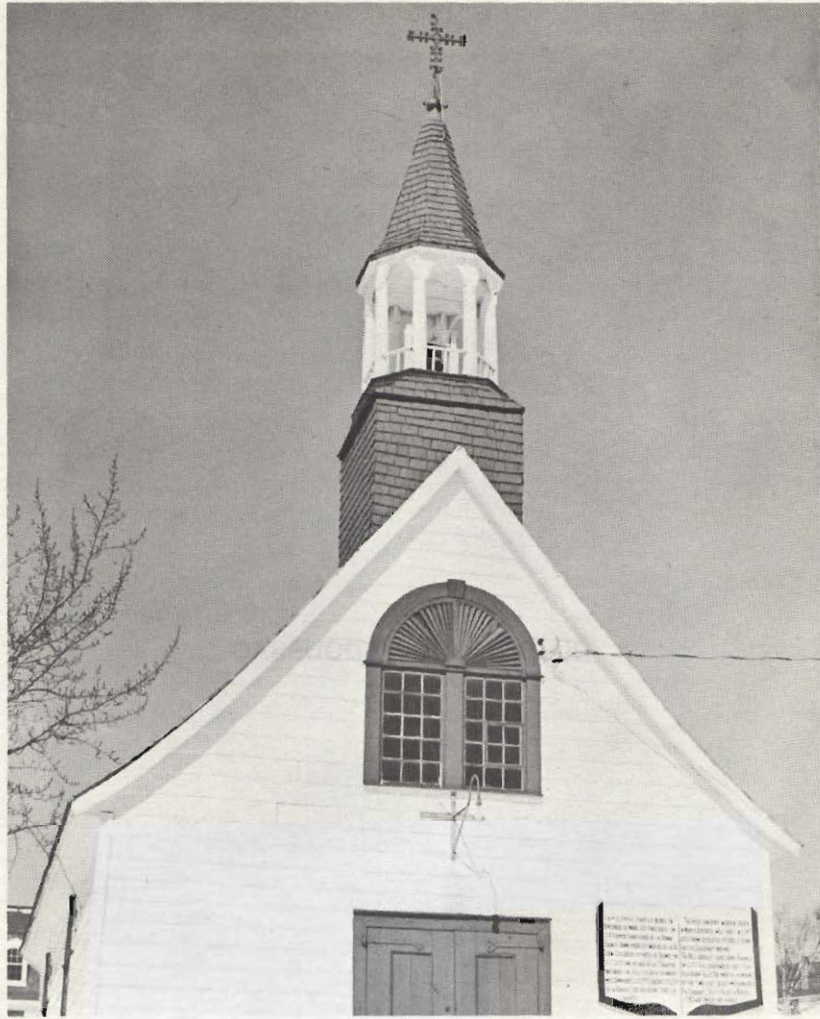
un immense territoire près du lac Jannine, et, en 1957, commençait à son tour la construction d'un chemin de fer de 200 milles entre le lac Jannine et Shelter-Bay, travaux qui donnèrent également naissance à deux autres villes, Gagnon, près du lac Jannine, et Port-Cartier Ouest, près de Shelter-Bay, qui devint par la suite Port-Cartier Est.

En 1965, la Compagnie Wabush Mine Ltd entreprit l'exploitation du minerai de Wabush à Labrador, donnant naissance au vaste complexe industriel de Pointe-Noire, près de Sept-Iles, représentant des investissements de plus de 50 millions de dollars.

Par le développement des mines de l'Ungava et du Labrador, la Côte-Nord est entrée pour longtemps dans une ère de grands développements industriels.

the human brain, but in the past
the only connection with it was
the chemical one, the only one in
fact. The human brain, however,
is not a chemical machine, it is a
living organism, and it is not
possible to understand it as such
without taking account of its
physiological, and especially its
psychological, functions. The
human brain, therefore, is not a
chemical machine, but a living
organism, and it is not possible
to understand it as such without
taking account of its physiological
and especially its psychological
functions.

DU CÔTÉ DE TADOUSSAC



Une visite s'impose à cette vieille chapelle. C'est la plus vieille chapelle de bois en Amérique du Nord. Elle fut construite en 1747 comme sanctuaire dédié à Ste-Anne pour les Indiens de la région. Dans le clocher, trône la cloche donnée par Louis XIV lors de la construction de la première chapelle, détruite par les flammes en 1665. Cette chapelle contient plusieurs trésors historiques.

Partis de Québec, nous avons longé le fleuve presque constamment. La route 15 est agréable et pittoresque et la circulation assez facile : le voyage se fait donc sans fatigue.

Bientôt, frais et dispos, nous arrivons à Baie Ste-Catherine : un tout petit village, quelques maisons seulement, mais célèbre par le fait que c'est dans ses murs, très exactement à la Pointe-aux-Alouettes, que fut signé au Canada le premier Traité d'Alliance entre Blancs et Indiens.

Ce traité fut signé en 1603 par les chefs des Montagnais, des Algonquins et des Etchemins pour les Indiens, et par Champlain, au nom du gouverneur de Dieppe, Aymar de Chaste, pour les Français.

Après avoir longé la baie et contourné une très haute montagne, nous arrivons à la traverse du Saguenay. La vue y est saisissante. Tout le paysage est impressionnant d'immensité, de beauté et de pittoresque. La rivière, très large (ce serait un très grand fleuve en Europe), est bordée de hautes falaises entre lesquelles descend rapidement, parfois calme, parfois tumultueuse, une eau très claire qui prend la couleur du temps et du paysage environnant. De l'autre côté, une série de montagnes très rondes que les Montagnais désignaient du beau nom de Ta-

doussac, ce qui, dans leur langue, veut dire : « mamelons ».

A la traverse, gratuite depuis 1970, l'attente ne sera pas longue : cinq, dix minutes, un quart d'heure maximum, et le traversier, avec nos voitures et leur chargement, va nous transporter de l'autre côté de la rivière : nous entrons à Tadoussac.

Un tout petit village, mais que de titres de gloires ! Premier endroit habité en Amérique, au nord du Mexique ; premier endroit où une maison fut construite par des Blancs au Canada ; premier port transatlantique du Canada ; principal rendez-vous des tribus indiennes. Tous privilèges qui font de Tadoussac le véritable berceau de la Nouvelle-France.

Jacques Cartier visita officiellement ces lieux le premier septembre 1535. Il y avait été précédé par d'autres Blancs, les Basques, qui y venaient depuis longtemps pour y faire la pêche, la chasse à la baleine et la traite des fourrures avec les Indiens.

Tadoussac était le plus grand comptoir de fourrures des Indiens du Canada : Montagnais et Algonquins en avaient fait leur rendez-vous d'été, et, soit par les rivières, soit par le fleuve, ils y venaient de tous les points cardinaux pour s'y rencontrer et rencontrer les traiteurs. C'est donc tout naturellement que les premiers Blancs qui remontèrent le fleuve s'arrêtèrent à cet endroit.

En 1599, Pierre Chauvin, qui avait obtenu du Roi de France la concession de tout ce terri-

toire pour en faire un poste de traite, y fit ériger une maison entourée d'une palissade en pieux où étaient appelés à loger les Français qui devaient passer l'hiver au Canada : ce fut la première construction en Amérique du Nord.

Nous l'avons dit, ce premier hivernage fut décourageant pour Chauvin, qui abandonna ses privilèges à Aymar de Chaste, gouverneur de Dieppe, lequel envoya François Dupont et Champlain pour le représenter. Ils arrivèrent à Tadoussac le 24 mai 1603.

En 1608, Champlain revient à Tadoussac sur le navire le « Don-de-Dieu ». Il y rencontre des Basques qui, bien armés, et dirigés par un nommé Derache, y faisaient la traite des fourrures malgré le fait qu'ils se trouvaient en un territoire concédé où la traite était interdite.

Champlain demeure à Tadoussac quelques semaines, le temps de faire préparer les barques nécessaires à un voyage vers Québec. Les embarcations prêtes, Champlain continue son voyage sur le St-Laurent, et c'est en simple barque, et non sur le « Don-de-Dieu ¹ », que Champlain parvient à Québec le 3 juillet 1608. Aucun bateau venant des vieux pays ne dépassait alors Tadoussac, qui effectivement était le véritable port transatlantique du Canada.

En 1628, ce sont des compatriotes de Aymar-de-Chaste, des diépois traîtres à leur pays et passés au service de l'Angleterre, qui s'emparent de Tadoussac et en font leurs quartiers

1. « Le comptoir », p. 53, Trudel.



Cet enfant Jésus de cire fut donné aux Indiens par Louis XIV en 1643 ; il porte une robe de soie fabriquée par la reine Anne d'Autriche elle-même ; il est précieusement conservé dans la chapelle de Tadoussac.



Intérieur de la vieille chapelle de Tadoussac. A remarquer le lampadaire pour chandelles, les chandelles en bois étant faites par les Indiens eux-mêmes; les bannières qui datent de 1665.

Tout particulièrement à droite de la photo, une vieille toile qui a pour titre « Le Bambino », cette toile fut sauvée des flammes de l'église de Grand Pré en Acadie en 1755 et fut ensuite offerte à la chapelle de Tadoussac.

généraux pour préparer l'attaque de Québec. Des soldats et des commerçants anglais y demeurèrent jusqu'en 1632, date à laquelle Québec revint à la France.

Tout naturellement, Tadoussac avait toujours été un arrêt important pour tous les missionnaires de la Nouvelle-France, surtout pour ceux qui rayonnaient sur la Côte-Nord du St-Laurent et au Saguenay. En 1615, un récollet, le père Dolbeau, en fit le centre de toutes les missions qui lui étaient confiées. Il y construisit d'abord une chapelle de bois qui, en 1643, fut remplacée par une petite église de pierre, la première du genre au Canada. Louis XIV, à cette occasion, fit don à l'église d'une cloche de bronze.

L'église fut détruite par un incendie, et en 1747, remplacée par une chapelle, cette fois construite en bois et qui existe encore aujourd'hui. C'est la plus ancienne chapelle en Amérique du Nord et elle renferme de vrais trésors historiques : entre autres, la fameuse cloche donnée par Louis XIV en 1643, un petit chemin de croix en bois sculpté, une pierre d'autel apportée de France il y a plus de trois siècles, et un enfant Jésus de cire donné aux Indiens par Louis XIV ; ce Jésus porte une robe qui, selon la tradition, a été faite par la reine Anne d'Autriche elle-même.

Près de cette chapelle historique, il y a un petit cimetière où l'on peut admirer des monuments très anciens à la mémoire des pionniers indiens et français de la région.

Les plages de la baie de Tadoussac sont très belles, et déjà en 1800 elles étaient connues et fréquentées par beaucoup de canadiens. Mais c'est le gouverneur Dufferin qui les rendit célèbres. De passage à Tadoussac, il trouva en effet l'endroit tellement charmant qu'il décida de s'y construire une luxueuse villa. Il n'en fallait pas plus pour que la haute société québécoise du temps se fit honneur et devoir d'y passer quelques jours chaque année.

Pour répondre à ces nouveaux besoins, en 1869, de riches Montréalais et Québécois formèrent une compagnie et construisirent un hôtel fort luxueux pour le temps. Tadoussac devint ainsi un centre de villégiature très important et très recherché.

Ce premier hôtel fut la proie des flammes en 1951 : il fut aussitôt reconstruit, et est aujourd'hui bien connu sous le nom de Hôtel Tadoussac, d'abord propriété de la Canada-Steamship Lines, et depuis vendu à des hommes d'affaires de Rimouski.

C'est à Tadoussac que le ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche possède l'une de ses stations piscicoles les plus importantes : on y fait des recherches sur le saumon de l'Atlantique, et, en même temps, on prévient l'empoisonnement des lacs et des rivières, innombrables dans la région.

Tadoussac est le plus pittoresque des villages de la Côte-Nord. Malgré son intérêt stratégique, sa position privilégiée, près du fleuve et à l'embouchure d'une des plus importantes

rivières du Québec, le Saguenay, il n'a pas connu de grands développements : il compte aujourd'hui environ 1,300 habitants. C'est que ce qui fait son pittoresque et sa beauté restreint aussi son expansion : ce village, construit sur un nid de verdure, est entouré de montagnes, de caps et de rochers d'une très grande beauté, mais peu propice, faute d'espace vacant, aux développements qu'ont connus d'autres régions.

A Tadoussac, on s'arrête, on demeure, on se sent obligé de passer quelques jours. Parce que la température est agréable, ni trop froide en hiver, ni trop chaude en été. Parce que le paysage est grandiose et qu'on y peut revivre l'histoire du Canada.

A Tadoussac, on peut aussi s'amuser, vivre en plein air. Il y a une piscine, un terrain de golfe, des plages de sable fin, et des facilités pour des excursions en bateaux, qui se rendent jusqu'au phare, à quatre milles au large. Ce phare, qui est le plus moderne du Canada, possède une lanterne de dix pieds de haut, avec lampe au xénon d'une puissance de 60 millions de bougies, et est aussi le seul phare au Canada à posséder un plateau d'atterrissage pour hélicoptère. Le bateau vous conduira aussi sur l'île aux Basques, près de la rive Sud ; on y voit encore les vestiges des fours que construisirent les pêcheurs basques pour fabriquer de l'huile de baleine. Il vous permettra des excursions sur le Saguenay jusqu'au fameux Cap-Trinité.

Ainsi, heureux d'un séjour pourtant trop rapide, on reprend la route vers les Grandes-Bergeronnes. Les prochains cinq milles se feront sur une route bien pavée mais très accidentée : elle serpente dans les montagnes, monte, descend et remonte pour déboucher sur un plateau sablonneux, un petit désert où l'on aperçoit çà et là quelques roches dénudées.

Sur ce plateau, d'abord habité par les pères jésuites qui y réussirent autrefois le plus beau jardin de toute la Côte, peuplé de fleurs, fruits et légumes, vécurent aussi il y a bien des années une dizaine de familles rêvant d'y développer des fermes. Leur ambition tourna court : aujourd'hui, toutes les constructions ont disparu.

Après avoir traversé ce plateau, c'est une descente très longue vers la rivière de l'ancien moulin à Baude : et sitôt la rivière franchie, à gauche, débute la route Sacré-Cœur Chicoutimi. A sept milles environ sur cette route, c'est Sacré-Cœur.

Joli petit village fondé en 1865 par des familles de Tadoussac qui voulaient y cultiver la terre. Ces terres sont fertiles, ce sont presque les seules sur la Côte-Nord. Le village est bien organisé pour les loisirs : piscine, tennis, salle de jeux, terrain de camping et de pique-nique, glissoire, etc . . . Arrivé à Sacré-Cœur, le visiteur empruntera la petite route qui conduit à l'Anse-à-la-Roche. La vue y est unique sur le Saguenay, jusqu'à l'île St-Louis et aux deux admirables caps qui dominent l'entrée de l'Anse St-Jean.

Pour les amateurs de pêche, il y a près de là la rivière Ste-Marguerite, l'une des meilleures rivières à saumon du Québec. Son utilisation est libre et l'on peut à Sacré-Cœur retenir les services d'un guide expérimenté ; ce qui, pour plusieurs, sera sans doute la garantie supplémentaire d'une prise intéressante. Tout en taquinant le saumon, le pêcheur se souviendra peut-être qu'il fait le geste qu'en 1860, au même endroit, a fait avant lui le prince de Galles, futur Edouard VII, qui y fit, dit-on, une pêche qu'il n'oublia jamais !

Après cette excursion, nous reprenons la route 15. Elle serpente maintenant dans la forêt, longe de très beaux lacs aux noms évocateurs, lac Guillaume ou Bélanger, lac Long, lac Croche, enfin le lac à Gobert, d'une beauté saisissante et que la route longe sur toute sa longueur.

C'est alors la descente dans une profonde vallée où il y a plusieurs fermes et qu'on appelle les Petites-Bergeronnes. Dans le fleuve, face à ce hameau, la pêche à la truite de mer est abondante et, en automne, l'endroit est reconnu comme très propice à la chasse aux canards.

DE TADOUSSAC À SEPT-ÎLES



Le 25 juin 1944, la Commission des Monuments Historiques du Québec fit ériger cette plaque pour rappeler des faits historiques de notre histoire à l'Anse de Bon-Désir. Près de cette anse, on a retrouvé des restes des fours basques qui servaient à la fabrication de l'huile.

GRANDES-BERGERONNES

Ce village de 1,200 habitants doit son nom à Champlain qui le baptisa Bergeronnettes, sans doute à cause de la présence d'hirondelles de mer nombreuses sur le rivage à marée basse, et qui lui rappelèrent les bergeronnettes de France. Par la suite, les deux rivières, la grande et la petite, furent désignées par le nom de Bergeronne et finalement il en fut de même pour les deux villages.

Même si Champlain remonta un peu la rivière, même s'il trouva l'endroit enchanteur, ce n'est qu'en 1844 que fut fondé le village. D'abord par l'implantation de deux scieries, propriétés de Charles Pentland et de Thomas Simard de la Malbaie. Les deux moulins furent construits sur le bord de la rivière pour faciliter le chargement du bois sur les goélettes.

Aux Bergeronnes, il y a des fermes qui retiennent l'attention : l'un des premiers fondateurs de l'endroit était aussi un colonisateur et, dès le début, parallèlement à la coupe de bois destiné à alimenter son moulin, il fit défricher et ensemercer la terre. Travail qu'il affectionnait avant tout autre puisqu'en 1846, il vendit son moulin à William Price.

Grandes-Bergeronnes s'est développé assez lentement et ce n'est qu'en 1921 que la paroisse

fut officiellement reconnue : il y avait depuis 1855 une petite chapelle, mais aucun prêtre résident.

Aujourd'hui, il s'agit d'un beau village, très intéressant à visiter. Il possède une école de métiers et une très belle église. Son économie, qui fut d'abord liée à l'exploitation forestière, repose maintenant sur l'exploitation de belles fermes, de l'élevage des volailles, de la cueillette des bleuets forts abondants dans la région et de travaux d'art domestique.

Comme sur tout le territoire de la Côte-Nord, il y a de nombreux lacs dans la région et ils fourmillent de truites. Au village, des guides d'expérience sont à la disposition des amateurs de pêche.

Faisant partie de l'arrêt des Grandes-Bergeronnes, à trois milles du village, un endroit historique à visiter : la baie de Bon-Désir. Ce lieu s'appela d'abord Pipouanapi, nom montagnais qui signifie « là où il y a de l'eau l'hiver ». Il fut nommé ainsi par les Montagnais parce qu'il est très rare que l'eau gèle dans l'anse et que les Indiens pouvaient donc y laisser leurs canots l'hiver durant leur chasse aux loups-marins.

Avant de prendre le petit chemin qui conduit à cette baie, sur le bord de la route 15, il y a un monument qui attire notre attention. Sur la pierre, une plaque de bronze porte, gravée, cette inscription : « Près d'ici est l'Anse de Bon-Désir, où les Basques, de temps immémorial, puis les Français et les Indiens, ont fait

la chasse aux loups-marins. Le père Laure, jésuite, y construisit une chapelle en 1723 ».

La baie de Bon-Désir fut jadis réputée comme lieu de chasse aux loups-marins, et les premiers chasseurs furent les Basques, espagnols et français, bien avant Jacques Cartier. On a retrouvé tout près de l'Anse-à-la-Cave des restes de fourneaux que les Basques utilisaient pour l'extraction de l'huile de ces bêtes et pour l'huile de baleine qu'ils tuaient également dans les parages.

Les Basques, ayant quitté les lieux, furent remplacés par les Indiens, que visitait régulièrement le père Laure. En 1723, celui-ci fit construire une chapelle et fit de ce village le centre principal des missions indiennes du Saguenay.

Les fermes de Bon-Désir furent détruites en 1850 par une avalanche qui précipita dans le fleuve plusieurs maisons et plusieurs granges-étables, en même temps qu'elle détruisait plus de 600 acres de terre fertile.

Bon-Désir est connu de tous les marins des océaniques qui remontent le fleuve St-Laurent, tous devant observer un arrêt à cet endroit pour prendre à leur bord un pilote connaissant parfaitement la navigation sur le fleuve. Cet arrêt se fait en face du phare de l'Anse-aux-Basques, tout à côté de la baie de Bon-Désir. Plus de 8,000 navires remontent le fleuve chaque année.

LES ESCOUMINS

Ce village pittoresque est doté d'un féérique décor naturel. On le croirait né de la main d'un artiste ou de l'imagination d'un poète. C'est peut-être la raison pour laquelle il a l'honneur d'avoir été le lieu de naissance de trois écrivains connus, Blanche Lamontagne, Robertine Barry (Françoise) et Mgr René Bélanger. Historiquement, il est aussi d'une grande richesse.

Son nom même est très évocateur : formé de deux mots montagnais, esko et mins, il signifie « là où il y a encore des graines ». Il s'agit de ces graines rouges, que l'on appelle aussi « pommes de terre », et qui ont la propriété de geler en automne, de s'ensevelir l'hiver sous la neige et de reparaître au printemps rouges vermeilles et très propres encore à la consommation.

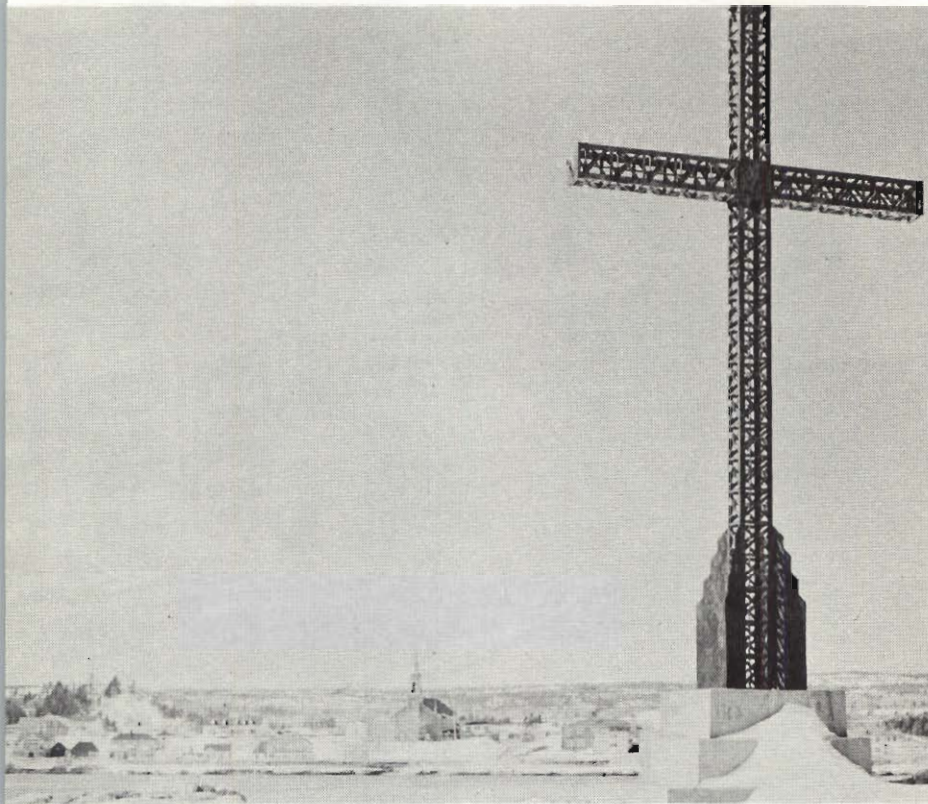
Dans « Sur les sentiers de la Côte-Nord », Eugène Achard raconte que les Indiens, ayant l'hiver épuisé leurs réserves de nourriture, salueaient l'approche du printemps en disant : « On va pouvoir aller aux « esko mins ».

Comme pour plusieurs endroits de la Côte, ce sont les Basques qui furent les premiers Blancs à reconnaître les lieux ; Champlain fit un arrêt à l'embouchure de la rivière en 1603, et dans le récit de ce voyage il désigne cet endroit comme « le lieu où les Basques font la chasse à la baleine ».

Déjà en 1664, un jésuite, le père Nouvel, visita les Indiens qui demeuraient à cet endroit,



L'Anse-aux-Basques: tous les océaniques qui remontent le St-Laurent doivent s'arrêter ici afin de prendre à leur bord un pilote d'expérience qui connaît la navigation du fleuve. Plus de 8,000 navires s'arrêtent ainsi, et une des barques que l'on voit ici, amarrées au quai, transporte un pilote qui prend charge du navire tant qu'il sera dans le fleuve. L'Anse-aux-Basques est dans la baie Bon-Désir et fait partie de la paroisse des Escoumins.



La croix des Escoumins. A l'arrière plan une partie du village. Cette croix en fer illuminée remplace la vieille croix de bois érigée par les Montagnais au même endroit en 1664 en souvenir de la visite du Père Nouvel. A l'extrémité de la pointe, on a retrouvé des restes d'anciens fours basques pour la fabrication de l'huile.

et si d'autres missionnaires y vinrent chaque année par la suite, c'est seulement en 1825 qu'un Blanc s'y établit à demeure. Cet homme est resté légendaire au village, il s'agit de Joseph Moreau. Né à Trois-Rivières, il était l'employé de la Baie d'Hudson sur la Côte-Nord. Ayant passé quelques jours aux Escoumins, l'endroit lui plut et il décida de s'y établir. Il se fit octroyer quelques lots par le gouvernement pour les défricher et les ensemercer. Le sol étant très fertile, son entreprise fut couronnée de succès.

Moreau fit deux mariages, le premier avec une Indienne, Marie Volant, et le deuxième avec une Blanche. De ces deux mariages, il eut onze enfants.

Les succès du fermier Moreau attirèrent d'autres colons, et finalement un petit village fut formé.

En 1845, il connut une prospérité intéressante, par le fait que la compagnie Têtu et Boucher y établit une scierie qui, grâce à la forêt très riche de la région, connut une grande prospérité. Un quai fut construit non loin de l'embouchure de la rivière et le bois qui était transporté sur cette rivière était chargé ensuite sur des goélettes et expédié à Montréal et Québec, et même aux États-Unis et en Angleterre.

En 1846, le village est organisé en paroisse, et l'abbé Marceau de Québec en devient le premier curé.

En 1858, un employé de la compagnie Price, un immigrant irlandais du nom de John Emunt

Barry, arriva aux Escoumins. Il y demeura plus de vingt ans et fut le principal artisan des transformations que connut ce village pendant ces années importantes. Barry remplit un peu toutes les charges possibles dans une paroisse, soit maire, juge de paix, marguillier, commissaire, et aussi, ce qui est unique sur la Côte-Nord, il devint même vice-consul de Suède. Il ne faut pas trop s'en étonner, cette nomination n'ayant pour but que de lui permettre de remplir, au nom de la Suède, les papiers nécessaires au transport du bois dans ce pays ; s'il avait fallu faire signer ces papiers à Québec, les goélettes en partance pour la Suède chargées de bois auraient été retardées pendant plusieurs semaines.

John Barry avait épousé une canadienne française, Aglaé Rousseau. De cette union, est née Robertine qui fit une carrière littéraire sous le pseudonyme de Françoise : elle fut rédactrice à la Patrie, avant de fonder le journal de Françoise.

John Barry fut aussi quelque peu mêlé à la guerre civile américaine : à son insu, en quelque sorte et par le fait de son hospitalité légendaire. En effet, comme nous le relatons dans l'histoire des « Forges de Moisie », c'est aux Escoumins, chez John Barry, que furent hébergés tout un hiver quatre des Sudistes qui s'étaient réfugiés au Canada après avoir dévalisé une banque de St-Alban, au Vermont. Ces quatre « riders » furent à l'origine des forges de Moisie. Ils arrivèrent aux Escoumins en septembre 1865 et en repartirent au printemps 1866.

Le village des Escoumins est toujours lié à l'industrie du bois : aujourd'hui la Consolidated Paper, qui possède un domaine forestier très important dans la région, transporte encore tout son bois de pulpe par la rivière jusqu'au quai en eau profonde, d'où il est chargé sur des cargos pour Trois-Rivières ou le lac St-Jean. Pour les touristes, le village des Escoumins est le centre d'une très importante région de pêche. Il est entouré de lacs merveilleux et très réputés pour leurs truites, dont le plus beau est sans doute le lac de l'Anse-à-l'eau. La pêche à la morue y est aussi abondante et elle est organisée en fonction des visiteurs. Il y a de nombreux camps de pêche, de bons hôtels, des guides expérimentés à la disposition des visiteurs.

Non loin des Escoumins, au Petit Lac Salé, des archéologues ont découvert des objets datant de la période néolithique et ayant appartenu à des Indiens, preuve supplémentaire de leur très ancienne présence en ces lieux.

Ce nom de Lac Salé lui vient du fait qu'il est tout près de la mer, de sorte que, lorsque la marée monte, l'eau salée envahit le lac par une ouverture au niveau du fleuve. Les Indiens profitaient des hautes marées pour pénétrer dans le lac avec leurs embarcations et se dérober à leurs ennemis.

Très proche, il y a la Pointe-à-la-Croix, où, en 1664, les Indiens érigèrent une croix en souvenir de la visite du père Nouvel ; et, à côté, il y a un autre endroit où l'on a retrouvé des restes de fours basques servant à la préparation de l'huile.

Plus de 2,600 habitants résident aujourd'hui aux Escoumins. Un traversier relie le village aux Trois-Pistoles, sur la rive Sud.

SAUT-AU-MOUTON

Avant d'arriver à Saut-au-Mouton, nous traversons la rivière des Petits-Escoumins où vivent quelques pêcheurs, puis parvenons à la rivière Romaine. On la dit ici « la petite Romaine », car il existe une autre rivière de ce nom sur la Basse Côte-Nord.

En 1731, le père Laure, jésuite missionnaire sur la Côte-Nord, dressa une carte destinée à indiquer les missions de cette région. Près de la petite Rivière, la carte mentionne l'« Ouroumane », nom montagnais qui veut dire peinture.

Dans le sol, fait surtout d'argile, sur les bords et dans le lit de la rivière, se trouve une très grande quantité d'ocre, d'un rouge éclatant, ce qui, sans doute, suggéra aux Indiens le nom et l'idées de peinture : ils s'en servaient pour de multiples usages.

Vers 1889, Thomas Argall tenta d'exploiter ces dépôts, mais l'expérience s'avéra non rentable et fut abandonnée.

Continuant notre route, nous contournons une grande baie, la baie des Bacons, souvenir d'une famille indienne qui vécut à cet endroit de nombreuses années. Après avoir gravi une assez longue côte, nous redescendons vers la mer et arrivons à Saut-au-Mouton.

Ce n'est pas la présence de moutons en cet endroit qui lui valut ce nom : l'appellation

est bien antérieure à toute colonisation et on la retrouve sur une carte établie par Champlain en 1611.

Tous ceux qui sont familiers avec le langage des marins et des pêcheurs connaissent l'expression « moutons blancs » désignant l'écume des vagues lorsque la mer est agitée : c'est de ces moutons qu'il s'agit et ils étaient formés par l'eau de la rivière qui devait faire un saut de 60 pieds avant d'arriver au fleuve.

En 1860, John Emund Barry, des Escoumins, fit construire une importante scierie près de cette rivière, juste au bas de la chute. Cette scierie a été achetée par la Donacona Paper, qui exploite encore le domaine forestier environnant. La rivière permet la « drave » du bois de pulpe écorcé et chargé ensuite dans des goélettes qui l'acheminent aux usines de la compagnie.

Quelques 1,000 habitants vivent dans ce joli petit village de Saut-au-Mouton ; les jeunes y sont particulièrement bienvenus puisqu'une auberge de jeunesse, la première sur la Côte-Nord, est maintenant prête à les accueillir.

ST-PAUL-DU-NORD

L'automobiliste qui voyage sur la route 15 pour la première fois est heureusement surpris du nombre et de la beauté des baies que la route contourne en longeant le fleuve : la baie qui précède St-Paul-du-Nord est peut-être la meilleure illustration de cette affirmation. Elle est profonde, très large, limitée au loin, à l'est,

par une pointe qui s'avance dans le fleuve, très effilée, à quelques pieds seulement du niveau de l'eau.

Près de la route, face à cette baie, un monument et une inscription : « Troisième centenaire de la concession de la Seigneurie des Mille-Vaches à Robert Giffard — Centenaire de l'établissement des colons en ce lieu — 1958 ». Voici donc la baie des Mille-Vaches. Le 15 novembre 1653, un fief de trois lieux par quatre fut octroyé à Robert Giffard, seigneur de Beauport ; ce fief, englobant la baie, devint la Seigneurie des Mille-Vaches.

Pourquoi ce nom ? Comme pour Saut-au-Mouton, même s'il y a eu et s'il y a des vaches dans ce lieu, elle ne furent jamais en si grand nombre et ce n'est pas de nos vaches fermières qu'il s'agit. Le mot désigne les morses et les marsouins, couramment appelés alors vaches marines, et qui tous les printemps parvenaient par milliers à cet endroit. (On retrouve également ce nom à la Pointe de Tadoussac, désignée du nom de Pointe-aux-Vaches sur une carte dressée, en 1744, par Bellin, ingénieur de la marine.) Une autre raison avancée par des anciens de la Côte, sans doute plus poétique que réelle, c'est, à marée basse, la grande quantité de roches de couleur sombre et presque d'égales grosseurs disposées çà et là dans la baie, évoquant un troupeau de vaches au repos.

Cette baie portait déjà ce nom aux premiers temps de la colonie. Le village qui comprend la baie s'appelle, lui, depuis 1930, St-Paul-du-Nord.

En 1670, un poste de traite fut établi à cette endroit par François Aubert de la Chesnaie, qui avait acheté la seigneurie de Robert Giffard.

C'est en 1858 qu'arrivèrent les premiers colons : des fermes furent organisées et encore aujourd'hui les habitants de la paroisse tirent leurs principaux revenus de la culture. Il y a également plusieurs pêcheurs dont l'industrie est cependant insuffisante.

St-Paul-du-Nord possède l'une des plus belles plages de la Côte-Nord : elle s'étend le long de la Pointe-à-Boisvert, où quelques maisons forment un petit hameau. Un autre se trouve situé près de la rivière à l'Eperlan : ces deux hameaux font partie de St-Paul-du-Nord, qui compte ainsi 1,200 habitants.

STE-ANNE-DE-PORTNEUF

Les Indiens appelaient cet endroit Mitineka-pitsh et ils y résidaient fréquemment longtemps avant les premiers temps de la colonie, ce qui explique qu'en 1670, Charles Aubert de la Chesnaie y établit un poste de traite.

Ce village a plus d'un mille de long et il est formé de deux agglomérations, Rivière Portneuf et Portneuf sur mer. Le nom de Portneuf a été donné par Champlain, qui le mentionne sur une de ses cartes en 1625. C'est en 1683, le 5 juin, que le père de Crespieul célébra la première messe à cet endroit, dans la maison de Chesnaie.

En 1788, le père Coquart fit ériger la première chapelle à l'embouchure de la rivière et la dédia

à Ste-Anne : elle devint aussitôt un lieu de pèlerinage très fréquenté par les Indiens, qui s'y rendaient même en procession tous les automnes avant de partir pour la chasse, ce qui n'était pas sans favoriser le poste de traite voisin.

En 1787, ce poste de traite fut acheté par la compagnie du Nord-Ouest et, en 1845, les premiers colons arrivèrent et s'établirent de chaque côté du poste pour cultiver la terre. Cette même année, Alexis Tremblay, l'un des dirigeants de la Société des Vingt-et-un, responsable des débuts de l'industrie du bois au Saguenay, vint établir une scierie près de la première chute de la rivière, environ à quatre mille de l'embouchure. Un petit village ne tarda pas à se former autour de cette scierie. Une petite chapelle dédiée à St-Georges fut construite et le village porta dès lors le nom de St-Georges-de-Portneuf.

En 1887, les nouveaux propriétaires de la Seigneurie des Mille-Vaches, les Stockwell, achetèrent la scierie et y ajoutèrent une petite usine pour la production de la pâte de pulpe. C'était la première du genre dans l'est du Québec: les nouveaux propriétaires crurent bon de changer le nom du village devenu plus important, et optèrent pour Portneuf-Milles.

A cette époque, Portneuf comptait deux villages (et deux chapelles) : celui du moulin et celui du poste où s'étaient établis les premiers colons. On comprit très vite qu'il n'était pas possible de former deux paroisses, et la chapelle St-Georges fut abandonnée au profit d'autres constructions nécessitées par l'expansion du village. La chapelle dédiée à Ste-Anne demeura.

En 1905, le premier curé résident fut nommé. La petite chapelle fut détruite et l'on construisit la première église au même endroit. Peu à peu, les deux villages furent unis par de nouvelles constructions pour finalement devenir le long village de Ste-Anne-de-Portneuf.

Aujourd'hui, à l'industrie du bois, se sont ajoutées ensuite deux autres petites industries : une usine de fabrication de portes et fenêtres et une usine de mise en conserve de palourdes, l'un des plus délicieux fruits de mer de la Côte-Nord ; mais faute de débouchés importants, ces deux industries durent malheureusement fermer leurs portes.

Ce village de 1,600 habitants est très accueillant : la rivière est très vaste et offre aux visiteurs une plage magnifique.

FORESTVILLE

Nous sommes maintenant arrivés au centre industriel le plus important entre Tadoussac et Hauterive : Forestville, qui doit son nom au premier gérant de la Compagnie Price, Grant Forest.

Mais ce nom est récent. Avant d'arriver à Forestville, il faut franchir la rivière de Saut-au-Cochon : le village porta ce nom jusqu'en 1944. Alors, devenu ville, il prit son nouveau nom.

Selon la tradition, c'est en l'honneur d'un noble seigneur de Dieppe, Jean Cauchon, qui l'accompagnait dans un voyage sur le St-Laurent en 1622, que Champlain donna ce nom à la rivière qu'il visitait pour la première fois. Il ne s'agit donc pas plus de cochon qu'il ne s'agissait de moutons ou de vaches.



Plus que centenaire, encore belle et solide, c'est la maison des Price à Forestville, construite en 1849 pour héberger le gérant du moulin que William Price venait d'acheter d'Edouard Slevin ; Forestville s'appelait alors Sault-au-Cochon.

Le premier village fut fondé en 1845 par Edouard Slevin des Eboulements, qui organisa des chantiers et construisit une scierie. Quatre ans après, l'entreprise était vendue à William Price qui en possédait déjà de semblables ailleurs sur la Côte. Elle connut une assez grande prospérité jusqu'en 1890. Après cette date, elle fut fermée et les villageois vécurent quelques années des plus tranquilles, tirant leur subsistance de la pêche, d'un peu de culture et du travail en forêt pour des entreprises voisines.

Deux dates vont marquer l'histoire de cette ville. 1937 : l'Anglo Pulp, modernisant toutes les installations existantes, fait construire un quai en eau profonde et mécanise entièrement la manipulation du bois de pulpe de la rivière aux navires qui le transportent. Ce procédé pour le transport du bois est sans doute unique au monde : ce sont des jets d'eau extrêmement puissants, alimentés par des pompes spéciales, qui lancent les billes sur des convoyeurs, lesquels les conduisent ensuite jusqu'aux cales des bateaux.

Depuis l'arrivée de cette compagnie, Forestville s'est continuellement développé.

En 1952, commença le harnachement de la rivière Bersimis par l'Hydro Québec. C'est Forestville qui devint alors le point de départ des hommes et des matériaux nécessaires à ces gigantesques travaux. St-Luc-de-Laval, une petite municipalité adjacente, prit elle aussi un essor très considérable pour finalement être rattachée à Forestville. Un aéroport fut construit. Une route de 55 milles fut tracée jusqu'à Labrieville, petite ville située près d'un barrage sur la rivière

Bersimis et qui fut construite en même temps que débutaient les travaux des barrages eux-mêmes. Ces barrages produisent 1,200,000 h.p. et forment un réservoir d'eau de 300 milles carrés.

L'usine génératrice de Labrieville a été construite à même le roc : c'est la Centrale de Bersimis. Bersimis est à vingt milles plus au nord et fournit, elle, 900,000 h.p.

La rivière Bersimis fut d'abord nommé par les Indiens Grands Remous.

Forestville est aujourd'hui une petite ville très moderne : plusieurs hôtels, dont deux très chics et réputés pour leur cuisine ; plusieurs clubs de pêche importants sont à la disposition des touristes, ainsi que des jeux organisés et une piscine à ciel ouvert.

Endroit à visiter : l'ancienne maison de Price qui a plus de cent ans, datant du hameau de Saut-au-Cochon.

En passant en ces lieux, le visiteur se rappellera aussi la tragédie aérienne provoquée par un avion du Pacifique Air Lines qui, parti de Québec et en route vers Sept-Iles, éclata en plein vol au-dessus de la rivière et s'écrasa au sol où périrent l'équipage et les vingt passagers.

C'est un bijoutier de Québec, Albert Guay qui, aidé de Généreux Ruest et d'une dame Pitre, sœur de ce dernier, avait fait placer une bombe à retardement dans les bagages, dans le but de tuer sa femme qui était au nombre des passagers. Cette tragédie donna lieu à Québec à un procès retentissant qui se termina par la condamnation à mort et la pendaison des trois coupables.

Oublions ce mauvais souvenir pour apprécier les beautés de la ville et l'accueil chaleureux de ses habitants, pour admirer aussi le magnifique panorama que nous offre la baie de Laval, découverte au sortir de la ville. Le nom de cette baie est une déformation de Bernaval, nom que le pilote Nicolas Godbout lui a donné en souvenir de son village natal. Toute la baie est une plage magnifique qui invite à la détente.

LES ILETS-DE-JÉRÉMIE

Entre Forestville et Colombier, la route traverse le Canton Latour, où vivent environ 400 habitants dans de petites demeures dispersées le long de la route. Ce nom de Latour est sans doute celui de l'abbé Bertrand Latour, qui fut doyen du chapitre de Québec et membre du Conseil Souverain du temps de Frontenac.

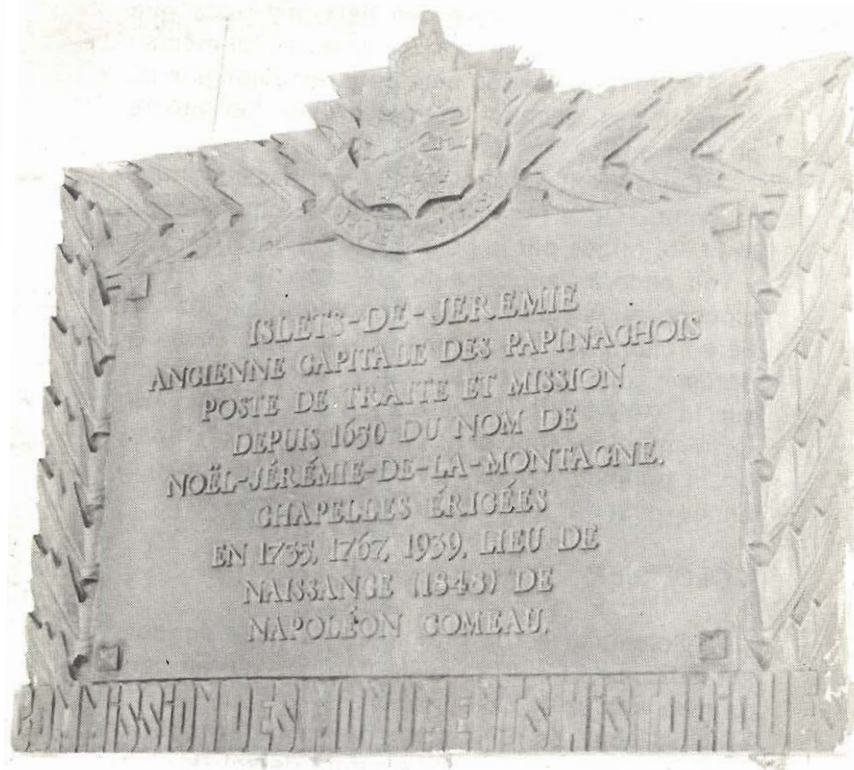
Avant d'arriver à Colombier, une indication : « Les Ilets-de-Jérémie ». Une petite route de terre nous conduit à ce lieu situé sur la rive même du fleuve.

Il s'agit d'un tout petit hameau qui tient son nom de Noël Jérémie de la Montagne. Celui-ci y avait établi un poste de traite de fourrures, l'un des plus importants du Domaine du Roy. Ce poste fut vendu à la Baie d'Hudson et l'un des fondateurs de Chicoutimi, Peter McLeod, en fut longtemps l'administrateur.

C'est à cet endroit que naquit, le 11 mai 1848, l'un des plus illustres fils de la Côte-Nord, Napoléon-Alexandre Comeau. Son père, commis de la



Les arbres ont poussé dans ce petit cimetière où reposent un très grand nombre d'Indiens Papinachois aux Ilets-de-Jérémie ; seule aujourd'hui, la grande croix de bois noire rappelle que ce fût un cimetière. Ces croix étaient vues un peu partout dans les cimetières paroissiaux ; elles ont presque toutes disparu, remplacées par d'immenses monuments de pierre.



La plaque commémorative des Îlets-de-Jérémie rappelle des faits historiques très importants d'un endroit qui fut jadis la capitale des Indiens Papinachols. Il n'en reste que la petite chapelle reconstruite, la grande salle qui accueille encore les Indiens pour leur pèlerinage annuel à Ste-Anne et la maison du gardien.

Baie d'Hudson au poste des Ilets, n'y resta que quelques années car, comme il le dit lui-même : « c'était la règle ou coutume pour la compagnie de changer ses agents de postes tous les quatre ou cinq ans ¹ ».

Cet endroit est maintenant un lieu historique reconnu. On a reconstruit la vieille chapelle qui avait été érigée par le père Labrosse en 1760. On y voit encore l'ancien autel, la croix qui était au clocher et le grand missel autographié par le père Labrosse lui-même. C'est aux Ilets-de-Jérémie que fut établie la deuxième mission sur la Côte-Nord, Tadoussac étant la première. Cette mission était surtout destinée aux Montagnais popinachois qui s'y rassemblaient chaque année pour la vente de leurs fourrures.

COLOMBIER

Colombier est la principale paroisse agricole de la Côte. Et c'est la seule paroisse qui ait pour origine unique la colonisation.

Le nom de Colombier lui-même est assez ancien. Des cartes du St-Laurent datant de 1685 parlent du Cap des Colombiers, du havre des Colombiers et de la rivière Colombier. Ce nom est dû à Charles-Roger des Colombiers, commerçant en fourrures qui était concessionnaire d'un fief à cet endroit en 1677.

Mais la paroisse actuelle est récente ; elle est née pendant la crise de 1930 à 1939, que l'on peut qualifier de période de la colonisation forcée

1. « La Vie et le sport sur la Côte-Nord », par N.-A. Comeau.

par le chômage. Devant le nombre toujours croissant de chômeurs à Québec et Montréal, le gouvernement d'alors disposa des lots de colonisation pour donner du travail aux gens : l'Abitibi, le Saguenay, le lac St-Jean et la Côte-Nord.

C'est en 1936 que les premiers colons arrivèrent à Colombier. Dans son livre, « Du Cométique à l'avion », le père Garnier décrit ainsi cet épisode : « Au mois de juillet 1936, un groupe de colons, originaires en grande partie de la paroisse agricole de Sacré-Cœur, débarquait à l'Anse Noire, près de la rivière Colombier. Cette petite rivière coule au milieu d'une large vallée. La richesse du sol et de sa forêt permettait l'établissement facile d'une paroisse. Les colons y furent placés avec ordre et méthode d'après un plan bien défini et ils se mirent immédiatement à l'œuvre ».

En septembre 1938, le premier curé résident fut nommé par Monseigneur Labrie, alors évêque du Golfe St-Laurent. En 1939, on construisit une petite église et un presbytère et l'année suivante une salle paroissiale. La paroisse fut dédiée à une salle paroissiale. La paroisse fut dédiée à Ste-Thérèse-de-l'Enfant-Jésus.

En 1944, des feux de forêts ravagèrent la Côte-Nord. Le plus terrible fut sans doute celui qui consuma plusieurs acres de bois autour du village de Colombier. Le village fut épargné, une seule maison brûla, mais les habitants les plus âgés se souviennent de cette longue lutte contre le feu qui dura plus d'une semaine et où toute la population fut jour et nuit mobilisée.

Colombier est aujourd'hui une paroisse de 1,800 âmes. Il y a encore de la culture mais on ne peut dire que c'est une véritable paroisse agricole. La plupart des ouvriers ont pris l'habitude d'aller travailler un peu partout pour les chantiers de construction de la région.

BETSIAMITES

Continuant notre route, nous faisons une descente rapide vers le pont de la Bersimis, premier pont important construit sur la Côte-Nord. Il n'y a pas tellement longtemps, on devait traverser la rivière au moyen d'un bac. Cette traversée était presque un exploit : il fallait d'abord effectuer une descente très raide jusqu'au bord de la rivière où attendait le bac. La peur surmontée d'être emporté par le courant, on se retrouvait de l'autre côté, face à une côte abrupte et difficile.

Après le Saguenay, la rivière Bersimis, du montagnais Betsiamites (lieu où il y a des anguilles), était la principale voie qui permettait aux Indiens de pénétrer à l'intérieur des terres de chasse.

En 1875, près de cette rivière, il y eut un important centre d'exploitation forestière. La société Girouard et Beudet de Québec qui s'était fait concéder un vaste territoire forestier, y établit un moulin dont l'exploitation fut très heureuse. Plus de quatre cents personnes vivaient dans ce petit village, qui avait son église, son école, son magasin général. Des quais s'y avançaient assez loin dans la mer, parqués de dalles qui menaient

les billots au chargement sur des voiliers en partance pour l'Angleterre.

Ce sont des Londoniens qui, finalement, acquirent cette entreprise. Sous leur gouverne, cependant, elle périclita jusqu'à la faillite.

Aujourd'hui, quelques ruines dispersées nous rappellent seules les temps prospères.

La rivière traversée, une route brève et un petit chemin nous conduisent au village de Betsiamites. Il s'agit de l'un des plus importants villages indiens de la Côte-Nord.

Betsiamites est né de la mort des Ilets Jérémie. Le poste des Ilets était dans un vallon très étroit qui ne permettait que des développements très limités. La compagnie de la Baie d'Hudson décida en 1859 de transporter ses comptoirs de traite un peu plus loin, dans un endroit où pourrait se développer un village. Le gouvernement fédéral décida alors de délimiter un territoire pour en faire une réserve pour les Indiens.

En 1862, les Pères Oblats décidèrent d'y établir le centre de leur mission chez les Indiens : Betsiamites devint alors la véritable capitale des Montagnais de la Côte-Nord.

Un village fut construit et organisé : église, presbytère, école... Les pères développèrent une petite ferme très intéressante qui, très vite, réussit à fournir des légumes presque en abondance.

Les premiers missionnaires résidents furent les deux célèbres missionnaires oblats de Marie-Immaculée, Arnaud et Babel, qui y passèrent de nombreuses années. C'est de cet endroit que le père Babel partit pour ses fameux voyages dans

le Labrador, voyages qui devaient l'amener à découvrir le minéral de fer dont l'exploitation est aujourd'hui à la base des grands développements de la Côte-Nord.

Ces deux hommes remarquables restèrent à Betsiamites jusqu'en 1911, alors que les pères Oblats furent remplacés par les pères Eudites à la mission de Betsiamites. Arnaud et Babel moururent tous les deux à Pointe-Bleue au Lac St-Jean.

En 1948, leurs corps furent ramenés à Betsiamites. Le 15 août 1948, on éleva un autel-souvenir sur leur tombeau et, au pied de l'autel, en dessous de leur nom, on écrivit ces simples mots : « Ils ont été bien regrettés. R.L.P., nous les Montagnais de Betsiamites ».

Le village actuel est très beau et mérite d'être visité. La chapelle de bois, incendiée en 1655, a fait place à une belle église de pierres. Le cimetière, bien entretenu, retient l'attention par son autel-souvenir et ses monuments qui rappellent des noms importants de la Côte. Un petit musée ornithologique s'avère très intéressant à visiter.

Faisant partie de la réserve indienne, à quatre mille plus loin, il y a la rivière Papinachois dont l'embouchure forme une très jolie petite baie qui porte le même nom et qui fut pendant une cinquantaine d'année un lieu de ralliement pour les Papinachois ; le père Crespieul y avait fait construire une petite chapelle.

RAGUENEAU

Petit village assez récent, Ragueneau fut d'abord connu sous les noms de Petites-Iles et de Rivière-aux-Vases. Ce n'est qu'en 1920 que le nom de Ragueneau lui fut donné, que quelques colons décidèrent alors de s'y établir pour cultiver la terre.

Ce nom est un hommage à un jésuite bien connu sur la Côte-Nord et dans l'histoire du Canada, le père Paul Ragueneau qui, en 1650, réussit à rassembler les derniers survivants des Hurons de la Côte-Nord, quasi exterminés par les Iroquois. Conduits à Québec, ils y furent protégés.

C'est un autre missionnaire, l'eudiste Taillardat, qui fut le fondateur de cette paroisse et de celle de Ruisseau-Vert, qui n'en forment plus qu'une aujourd'hui.

Ce missionnaire a fait sa marque à cet endroit, aussi connu pour ses talents d'organisateur que pour son caractère difficile. Il avait tout de l'auvergnat qu'il était : une volonté et une capacité de travail peu communes, un sens de l'organisation très poussé et une franchise brutale qui faisait qu'il ne pouvait pas endurer les exploités et les paresseux.

Il eut sa propre ferme qu'il cultivait lui-même et qui devint même un modèle du genre dans les environs. Il n'hésita pas à s'adresser au gouvernement pour obtenir un agronome et s'employa lui-même à organiser des marchés pour que les fermiers puissent vendre leurs produits avantageusement ; ce qui l'amena à la fondation d'une

coopérative et d'une caisse populaire, premiers organismes du genre dans la région.

Très vite, le village se développa : église, école, salle paroissiale, etc... Aujourd'hui plus de 2,800 habitants vivent dans cette paroisse qui groupe Ragueneau et Ruisseau-Vert.

CHUTE-AUX-OUTARDES

De nouveau, une importante rivière, une chute très haute, des outardes en grand nombre dans la région : nous voici aux portes d'un autre village de la Côte-Nord au nom évocateur, Chute-aux-Outardes.

Comme pour d'autres lieux croisés sur notre route, le même nom désigne les endroits environnants : Rivière-aux-Outardes, Pointe-aux-Outardes...

La Rivière-aux-Outardes est très importante. Sa chute fut d'abord aménagée pour actionner les génératrices du barrage qui fournit quelque 70,600 h.p. à l'usine à papier de Baie-Comeau : aménagement hydroélectrique qui est à l'origine de la véritable industrialisation de la Côte-Nord. A partir de ce barrage, un cylindre de bois, le premier du genre au monde, entièrement fait de pin de Colombie, sert à transporter par la pression de l'eau jusqu'à l'usine de Baie-Comeau le bois qui est « dravé » sur la rivière. Les premiers aménagements datent de 1936.

En 1964, l'Hydro-Québec entreprit l'exploitation de cette rivière qui a 300 milles de parcours. Ce fut Outarde II qui développe 612,000 h.p. ;

puis Outarde III (1,034,000 h.p.), enfin Outarde IV (864,000 h.p.).

Sur le point sud-ouest d'une péninsule formée par le sable de la mer et des alluvions des rivières Outardes et Manicouagan, est situé le village de Pointe-aux-Outardes. Cette paroisse fut l'une des premières qu'occupa Mgr Labrie.

Ce village, né lui aussi de la colonisation, est resté très modeste ; il a sa petite église, construite en 1918 sous l'instigation du Père Joseph Brière, dotée à l'arrière de la petite sacristie que fit construire Mgr Labrie en 1920 et qui lui servit d'abord de presbytère ¹.

La péninsule où est situé ce village, s'étend longuement entre les deux rivières et porte le nom de péninsule de la Manicouagan : une autre paroisse fait partie de cette péninsule, Pointe Lebel, et deux hameaux, Baie St-Ludger et Les Buissons.

Baie St-Ludger s'appelait autrefois l'Anse-des-Petites-Rivières ; c'est en mémoire de son premier missionnaire colonisateur, le père Ludger Lebel, qu'on l'a débaptisé. Pointe-Lebel, pour sa part, tient son nom de son premier colon, Norbert Lebel, qui s'était établi sur la pointe.

Toute cette péninsule doit son développement à la colonisation des années 1930, encore que Pointe-aux-Outardes même ait été occupé par des colons vers 1858. Le sol en est très fertile, ce qui incita le gouvernement à y aménager deux stations expérimentales de recherche en agriculture.

1. Mgr Labrie a consigné ces faits dans « Quelques souvenirs », textes publiés dans le journal « La Côte-Nord ».

Dans cette région, formée par la péninsule, il y a de magnifiques plages qui attirent beaucoup les gens de Baie-Comeau et de Hauterive ; celle des Buissons, sur le bord de la Rivière-aux-Outardes est tout particulièrement réputée pour la tiédeur de ses eaux, offrant un agréable contraste avec la fraîcheur habituelle des eaux de la Côte-Nord.

Aux Buissons, la chapelle est à visiter, qui possède un autel assez original, reposant sur une corde de bois de pulpe.

A Pointe-Lebel, le voyageur prendra plaisir à visiter le centre d'art de Manicouagan, le seul véritable sur la Côte-Nord et l'un des rares du genre au Québec.

Ce centre d'art est né de la volonté et du courage d'un artiste de Baie-Comeau, le peintre Jérémie Giles dont plusieurs des œuvres sont aujourd'hui dans un grand nombre de collections privées du Canada et des États-Unis, où il est né. Géologue par goût, il peint surtout des paysages de la Côte-Nord et du Nouveau-Québec.

Il a fondé son centre d'art, aujourd'hui très fréquenté, dans le but d'encourager l'expression des jeunes talents et aussi pour mettre tous les arts à la portée de la population de la région.

C'est à Pointe-Lebel qu'est situé l'aéroport de Baie-Comeau.

HAUTERIVE

Nous laissons à regret une péninsule où nous avons profité de magnifiques plages, visité un

centre d'art de grand intérêt, peut-être parcouru les verts du terrain de golfe important. D'autres surprises nous attendent, quelques minutes à peine après avoir rejoint la route 15 par le chemin de Pointe-Lebel.

Voici l'immense plateau qui domine la rivière Manicouagan. Majestueux, le panorama qui s'offre à notre vue nous oblige à faire halte. Dans une vallée bordée de montagnes, c'est d'abord le barrage et la centrale électrique McCormick et la centrale Manic I construites par l'Hydro-Québec en 1964 ; au loin, c'est la ville de Hauterive, posée sur un immense plateau qui surplombe l'estuaire de la Manicouagan.

Manicouagan est un mot montagnais qui signifie : « là où l'on donne à boire ». Cette rivière fut déjà entièrement remontée par le Père Henri Nouvelle qui allait visiter les Indiens installés un peu partout sur son parcours.

Les travaux que l'Hydro-Québec poursuit sur cette rivière sont maintenant connus du monde entier : Manic I, Manic II, Manic III et le plus célèbre de tous Manic V, devenu le barrage Daniel Johnson. Cet ouvrage titanesque, barrage à voûtes, haut de 703 pieds, est le plus gros du monde. Une route de 135 milles nous y conduit.

Hauterive, ce fut d'abord le village Manicouagan, fondé par les frères Jalbert qui, en 1899, installèrent une scierie à l'embouchure de la Rivière Amédée. Cette rivière tient son nom du premier gérant de la scierie, Amédée Couillard Després.

Cette scierie se spécialisait dans la taille des madriers qui étaient transportés par chalands

à la Baie-des-Anglais, pour être ensuite expédiés en Europe sur des voiliers.

Cette scierie fut vendue à William Dugal de Québec. En 1907, à la suite d'un gonflement inaccoutumé de la rivière Manicouagan, les estacades qui retenaient les billots avant leur arrivée à la scierie furent brisées et tous les billots se perdirent en haute mer.

Ce village dont Mgr Labrie reconnaît « qu'il fut assez misérablement construit », fut peu à peu abandonné et avant sa disparition fut connu sous le nom de « Vieux Poste de Manicouagan ».

Aujourd'hui, à l'endroit même où s'élevait la petite église construite en 1902 et qui existait encore en 1925, se trouve le monastère des Sœurs de Marie-Réparatrice de Hauterive.

La ville actuelle est née du courage et de la détermination d'un homme qui croyait opiniâtrement à la Côte-Nord, Mgr Napoléon Labrie, premier évêque du diocèse. En 1905, il avait été l'élève de l'école du village de Manicouagan, où résidait l'une de ses sœurs.

Mgr Labrie avait d'abord pensé établir le siège social de son évêché à Baie-Comeau, la ville alors la plus importante de son diocèse, située stratégiquement à un endroit idéal. Mais Baie-Comeau était encore une ville fermée dont tous les terrains étaient la propriété de la Québec North Shore Paper. Cette dernière était sans doute disposée à offrir des terrains à l'évêque, mais celui-ci choisit l'autre versant de la rivière Manicouagan.

Dominant l'estuaire de la rivière, il y avait un très beau plateau boisé. Mgr Labrie choisit

d'y construire son évêché en 1949 ; la même année, un groupe d'ouvriers achetèrent des terrains et se construisirent des maisons. Une nouvelle ville venait de naître ; située sur la partie la plus haute des rives de la Manicouagan, on l'appela Hauterive.

En peu d'années, elle devint une ville de plus de 12,000 habitants et est devenue un centre éducationnel et administratif très important sur la Côte-Nord.

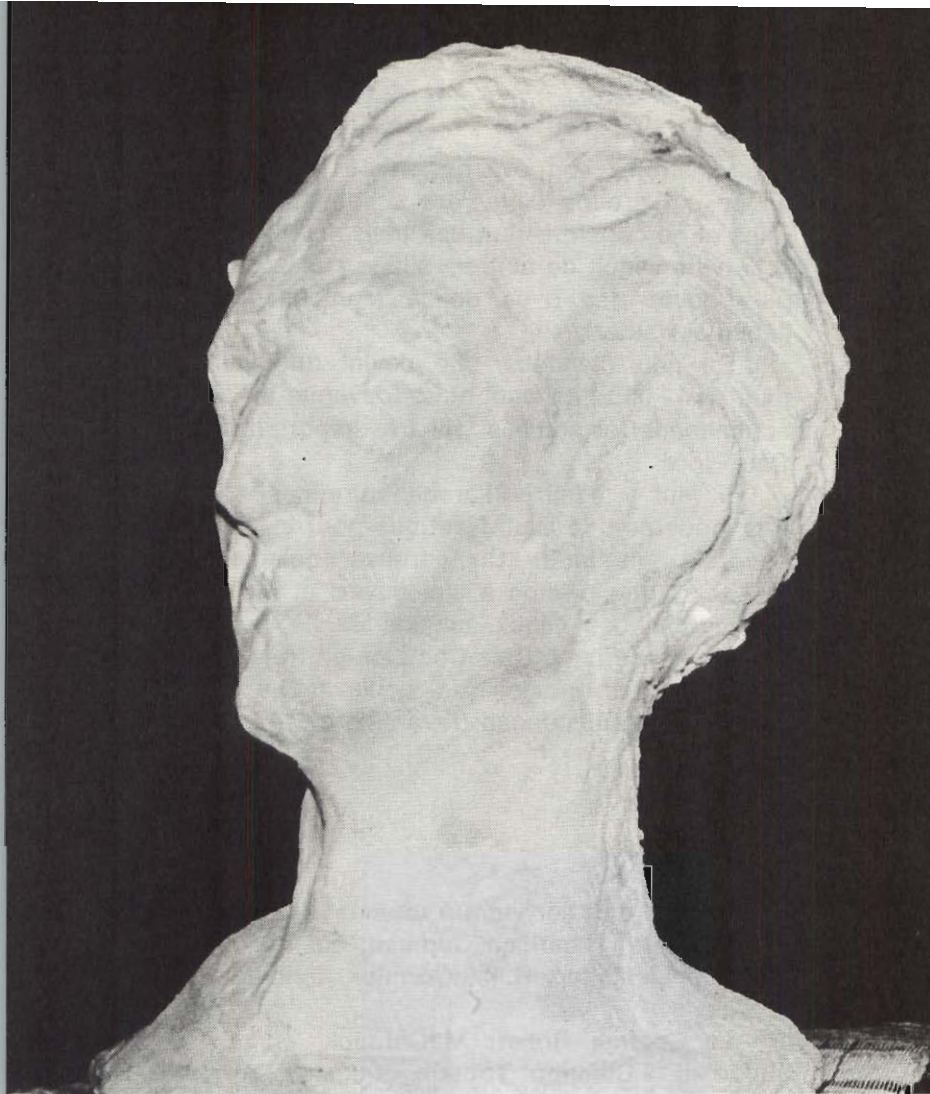
Il faut y admirer l'architecture des églises, très moderne ; le Club Nautique pour le yatching et le ski aquatique. On y trouve également les facilités d'une piscine à ciel ouvert et un centre commercial des mieux achalandés.

De Hauterive à Baie-Comeau, un trajet de six milles, sur un magnifique boulevard à quatre voies. La Manicouagan traversée, c'est Baie-Comeau.

BAIE-COMEAU

La ville doit son nom à un illustre citoyen de la Côte-Nord, Napoléon Comeau, qui fut un ami du Colonel Robert R. McCormick, fondateur de la ville.

Le Colonel Robert McCormick, éditeur du quotidien « Chicago Tribune », décida en 1936 d'y construire une usine de papier pour son journal. Homme énergique et épris d'aventure, il incita un groupe d'ingénieurs à construire une ville avec tous les services nécessaires à cet endroit...



Artistes, peintres, poètes, chansonniers, écrivains; tous sont présents sur la Côte-Nord... il y a de quoi les inspirer. Gilles Vigneault est de Natashquan, basse Côte-Nord, mais il est aimé partout sur la grande Côte-Nord où il est toujours accueilli avec chaleur. Ici, le poète chansonnier est vu par un peintre sculpteur, Jérémie Giles; cette sculpture est au Centre d'Art Manicouagan.

C'est que l'endroit en valait la peine : au fond d'une baie très profonde du St-Laurent, il y avait possibilité d'un port de mer opérant à l'année longue ; à l'embouchure d'une grande et puissante rivière, il était possible de prévoir des développements électriques tout en s'assurant d'une voie naturelle très pratique pour alimenter le moulin en billots. Il fallait cependant une certaine témérité pour entreprendre un tel projet dans un endroit aussi isolé, sans routes, où tout était à faire.

Le Colonel McCormick eut ce courage, il le communiqua à ses collaborateurs et une magnifique ville fut construite, qui fut sans aucun doute à l'origine des développements extraordinaires que connaît maintenant toute la Côte-Nord.

Partant du fleuve, la ville est construite sur les pentes de montagnes de pierre, assurant à ses habitants une vue parfaite sur le fleuve.

Après la construction de l'usine de papier, en 1936, la ville a continué de progresser très vite. La première usine a été agrandie, rénoverée, pour devenir l'une des plus modernes du Québec. En 1958, une vaste aluminerie commençait à fonctionner et en 1960, on construisait des silos à grain.

Aujourd'hui Baie-Comeau est une ville très moderne, aussi organisée qu'accueillante. Vous y trouverez toutes les facilités sportives que vous désirez, piscine chauffée, gymnases et de nombreux clubs de pêche parfaitement annexés, où vous pourrez aussi, si vous le désirez, nolisier de petits avions pour vous rendre dans des lacs poissonneux à souhait.

En hiver, vous pourrez utiliser un arena avec glace artificielle, des pentes de ski avec monte-pente, et l'on organisera pour vous des randonnées en auto-neige dans des décors féériques.

Vous vous attarderez sans doute à visiter la ville : le musée régional qui raconte l'histoire de la ville et de la région ; le monument qui rappelle le souvenir du fondateur, le colonel McCormik ; un canon du « Brigantin Mary », bateau qui fit naufrage près de l'île d'Anticosti en 1690, et qui rappelle l'expédition lancée contre Québec par l'Amiral Phipps ; l'église Ste-Amélie datant de 1940 et construite dans le style Dom Bellot, avec ses verrières superbes dues à l'artiste Guido Nincheri.

Baie-Comeau a plus de 12,000 habitants ; elle est divisée en trois paroisses catholiques et deux protestantes ; elle possède un hôtel de ville très moderne, un centre culturel avec bibliothèque, un palais de justice, plusieurs écoles bien agencées. C'est le chef-lieu du comté provincial de Saguenay et du comté fédéral de Manicouagan.

Baie-Comeau est dotée d'un très bel aéroport qui permet une liaison aérienne régulière entre les deux rives et vers Québec et Montréal. Un traversier très moderne permet aussi aux automobilistes, voyageurs, touristes et visiteurs de rejoindre la rive sud ou d'en revenir, leur donnant l'occasion d'un voyage complet sur les deux rives du St-Laurent.

C'est aussi à Baie-Comeau que vous pouvez prendre la route qui vous conduira aux extraordinaires barrages que le génie québécois a érigés

à travers les rivières Outardes et Manicouagan, dont le plus célèbre en Amérique, le barrage Daniel Johnson de Manic V.

FRANQUELIN

Laissant Baie-Comeau, nous nous engageons dans la plus belle partie de la route 15, traversant des montagnes, longeant le fleuve, croisant des lacs. Le paysage est si grandiose qu'on ne se lasse pas de le regarder.

A peine avons-nous fait quinze milles que nous arrivons à la rivière Mistassini. Elle n'est sans doute pas très longue, à peine trente-cinq milles, mais constituant le déversoir de plusieurs lacs importants, ses eaux sont très considérables. Elle est surtout connue par l'histoire de son ermite, qui y a vécu plusieurs années.

Madame Fafard qui a passé son enfance à Pointe-des-Monts, non loin de là, en parle assez longuement dans son livre de souvenirs sur la région.

Il semble bien que ce soit une peine d'amour qui ait décidé notre ermite à se retirer à cet endroit. Un missionnaire qui l'avait visité pour lui apporter les secours de la religion, eut cette réflexion lorsqu'on lui apprit sa mort : « C'était un cœur brisé mais une âme d'élite » Sa légende est restée vivante en ces lieux qu'il avait choisis pour retraite. Il s'appelait Michel Emon, et c'est à l'embouchure de la rivière, au fond d'une anse bordée de très hautes falaises qu'il décida un jour de construire sa demeure. Il découvrit une profonde crevasse, l'agrandit, lui

fit un toit de bois rond, d'écorces et de feuillage. Il y vécut de longues années, dans la seule compagnie de deux chats qui étaient devenus ses seuls amis. Il se nourrissait de pêche, de chasse et des produits d'un jardin qu'il cultivait près de sa demeure.

Il avait fui le monde et la civilisation et ne souhaitait voir personne ; les quelques visiteurs qui se rendirent le voir, dont Mme Fafard et des missionnaires, furent reçus très poliment mais par la déclaration répétée qu'il ne souhaitait la compagnie régulière de qui que ce soit.

Un jour, un voyageur qui s'était arrêté pour le saluer le trouva mort étendu sur son lit ; il l'enterra à même le sol de la hutte où il avait vécu. Une croix de bois marque l'emplacement de cette sépulture. Pour la voir, il faut quitter la route et s'avancer vers le rivage.

En laissant la rivière Mistassini, nous faisons quelque quatre milles et arrivons au magnifique petit village de Franquelin, nommé ainsi en l'honneur de J.B. Franquelin, hydrographe du roi, qui dressa une carte des contours du St-Laurent d'après les mémoires de Louis Joliette.

Franquelin fut d'abord le nom du Canton : le village lui-même s'appelait Baie-des-Cèdres, et la rivière Bec-de-Scie (nom de certains oiseaux attirés très nombreux à l'embouchure de la rivière par les éperlans).

Franquelin fut d'abord un paisible village de pêcheurs, qui connut un développement assez important à partir de 1918 lorsque l'Ontario Paper Co. y construisit une usine d'écorçage du

bois. Mais l'usine ferma ses portes en 1961 et depuis, le village somnole, comme endormi entre les immenses saules qu'on y trouve en abondance. La rivière a été ensemencée en alevins de saumons ; les pêcheurs peuvent y prendre de la truite tout en se reposant dans un décor magnifique, protégé du vent par les Laurentides qui encerclent le village.

GODBOUT

Avant d'arriver à Godbout, faisons un arrêt à Baie Saint-Nicolas, où vivent quelques familles de pêcheurs, mais qui fut avant 1937 un petit village très actif, animé par une scierie alimentée à la vapeur. Aujourd'hui, on voit encore la bouilloire du moulin, parmi les ruines et les fondations de quelques maisons. La route traverse l'ancien emplacement du cimetière du village.

Après quelques milles, nous apercevons au loin la magnifique baie de Godbout et le village qui l'entoure, construit au pied des montagnes.

Avant d'y parvenir, prenons le temps d'admirer la rivière Godbout qui, débouchant soudain entre des rochers formidables, pousse ses flots tumultueux vers le fleuve.

Riche en saumons et en truites, cette rivière est en grande partie propriété de la famille Molson, qui possède de magnifiques résidences construites à l'embouchure.

Après avoir traversé la rivière, en haut de la côte, nous laissons la route 15 et par une route d'accès de deux milles environ, nous nous rendons au village.



A Godbout, on vénère encore la mémoire de Napoléon Alexandre Comeau ; il vécut plus de 60 ans dans ce village et est considéré comme l'un des plus illustres fils de la Côte-Nord. C'est la Société d'Histoire Naturelle Provencher qui a fait ériger ce monument. La plaque fut exécutée par Jean Bailleul qui était directeur des Beaux-Arts de Paris. Elle est fixée à une immense pierre qui fut taillée sur place et placée face au vieux château qu'habita Comeau. Ce château est malheureusement en ruines aujourd'hui.

Godbout fut nommé ainsi en l'honneur de Nicolas Godbout, navigateur, qui fut le premier à y établir un comptoir de fourrures. Godbout fut d'abord un lieu de ralliement des Indiens oumamois (branche montagnaise), qui s'y retrouvaient tous les printemps pour la vente de leurs fourrures. Ils furent longtemps les seuls habitants de ce poste que visitait régulièrement le père jésuite Albanel. En 1862, un citoyen de Cap-Chat, Alexis Labrie, vint s'y établir en permanence, y trouvant environ vingt-deux familles indiennes qui immigrèrent par la suite dans des réserves de la Côte. Aujourd'hui, seul un vieux cimetière indien rappelle le souvenir de ces premiers habitants.

En 1923, l'installation d'une usine d'écorçage pour le bois de pulpe attira à Godbout plusieurs ouvriers qui élirent domicile avec leur famille dans le petit village qui compte aujourd'hui près de mille habitants. A cette usine, s'est jointe ces dernières années, une conserverie de bigorneaux dont les produits très connus sur la Côte-Nord, commencent à l'être un peu partout au Québec : à la chair délectable, le bigorneau est très recherché par les initiés et les connaisseurs.

Godbout rappelle deux souvenirs historiques importants. C'est dans ce village que vécut pendant soixante ans Napoléon Alexandre Co-meau, l'auteur de « La Vie et le Sport sur la Côte-Nord », et l'un des plus illustres fils de la Côte. Il y mourut le 17 novembre 1923. Dans le village, une plaque commémorative rappelle son souvenir, exécutée par Jean Bailleul, de

l'école des Beaux-Arts de Paris, à la demande de la Société Provencher d'Histoire Naturelle.

C'est également à Godbout qu'est né Mgr Napoléon Alexandre Labrie, le premier évêque de la Côte-Nord, qui vit encore retiré à Québec. Il est le descendant du premier habitant du village, Alexis Labrie.

Godbout est un village d'une réelle beauté, et d'une grande activité pendant l'été, point de départ et d'arrivée des traversiers qui relient la Côte-Nord à Matane sur la Côte-Sud.

Les visiteurs seront émerveillés par sa magnifique plage de sable fin, et, s'ils le désirent, un pêcheur se fera un plaisir de les conduire au large vers la Pointe-des-Monts où ils ne manqueront pas de capturer quelques beaux poissons.

POINTE-DES-MONTS

Après Godbout, notre attention est vite requise par le paysage environnant, le chemin emprunté par la route 15. D'abord, une succession admirable de lacs. Le premier, le lac Rat-Musqué, on l'aperçoit tout à coup au bas des montagnes que la route vient de gravir. Le lac Castor lui succède et, après une descente assez rapide, les deux lacs Lapierre, de chaque côté de la route. C'est ensuite le Lac à l'Île, aussitôt suivi des lacs Rond et Blanc, que la route longe pendant plusieurs minutes et qui sont d'une beauté saisissante. Des arrêts ont été prévus pour les automobilistes, qui ne peuvent manquer de les observer. Enfin nous arrivons au Lac Nadeau.

A plusieurs endroits, entre les lacs ou au pied des montagnes, des indications mettent en garde contre le passage possible d'orignaux, nombreux dans ces parages (hors le temps de la chasse) et qui n'ont pas manqué de provoquer des accidents en obstruant la route.

Ces vingt derniers milles ont passé si vite qu'on est presque surpris d'apercevoir soudain une indication : « Pointe-des-Monts ». Laissant alors la route 15 et après sept milles d'un chemin non pavé mais bien entretenu, nous arrivons à Pointe-des-Monts, lieu historique riche de faits, d'anecdotes et de légendes et qui surprend tous ceux qui visitent ces lieux pour la première fois.

L'endroit doit son nom à Pierre du Guast, Sieur des Monts, qui fut lieutenant général du roi en Nouvelle-France. Il s'arrêta souvent en cet endroit dans les visites qu'il faisait aux postes de traite établis sur la Côte.

L'histoire de Pointe-des-Monts est aussi ancienne que celle du Canada. Les Indiens s'y donnaient rendez-vous et les bateaux de pêcheurs cherchaient refuge dans l'une ou l'autre des baies, de chaque côté de la Pointe. Mais c'est en 1829 que débutent les activités qui vont rendre ce lieu célèbre.

Cette année-là, en juillet, s'ouvrent les travaux de construction d'un deuxième phare, sis le long du fleuve, le premier ayant été érigé à l'Île Verte en 1809.

Construit à l'extrémité de la pointe, qui devient île quand la marée est haute, toute la pierre qui servit à sa construction en sept étages

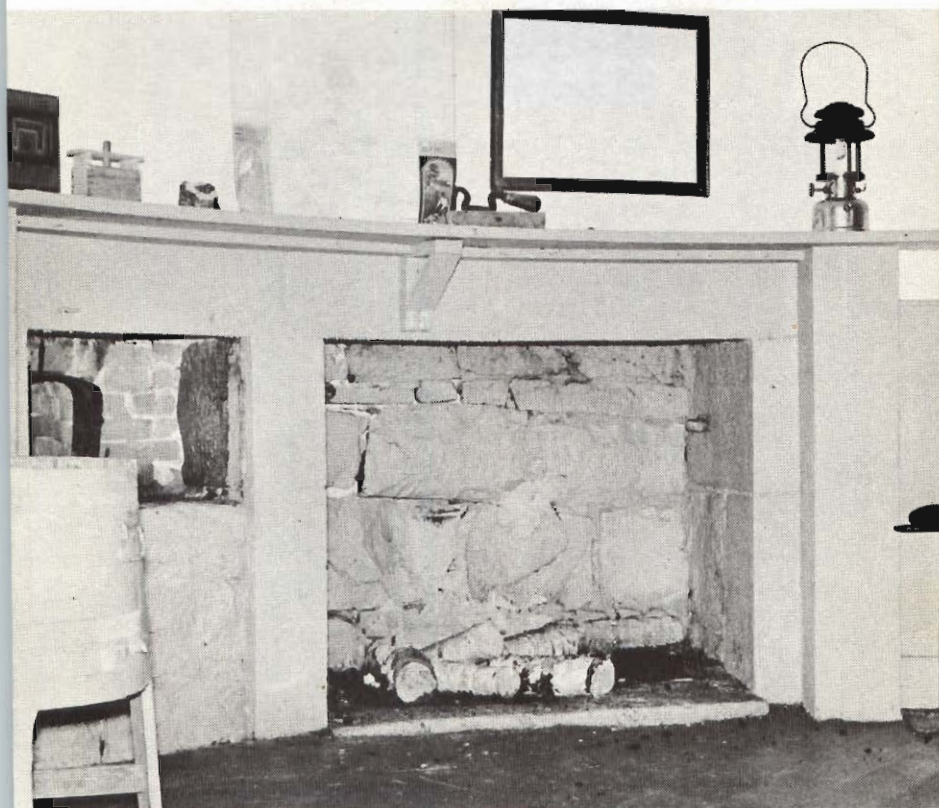


141 ans d'histoire — si ce phare pouvait parler, quel roman extraordinaire nous donnerait-il à lire ! Son site, sa construction, son intérieur, son équipement nous livrent les secrets d'une histoire combien riche en anecdotes et en faits de toutes sortes : naufrages, sauvetages héroïques, dispositions tragiques et dévouement extraordinaire, malheureusement méconnu.

Ce phare est situé à 100 milles à l'ouest de Sept-Îles, 7 milles de la route quinze. Il fut érigé en 1830, c'était alors le premier dans le golfe — il mesure 93 pieds de hauteur et il a 28 pieds de diamètre.

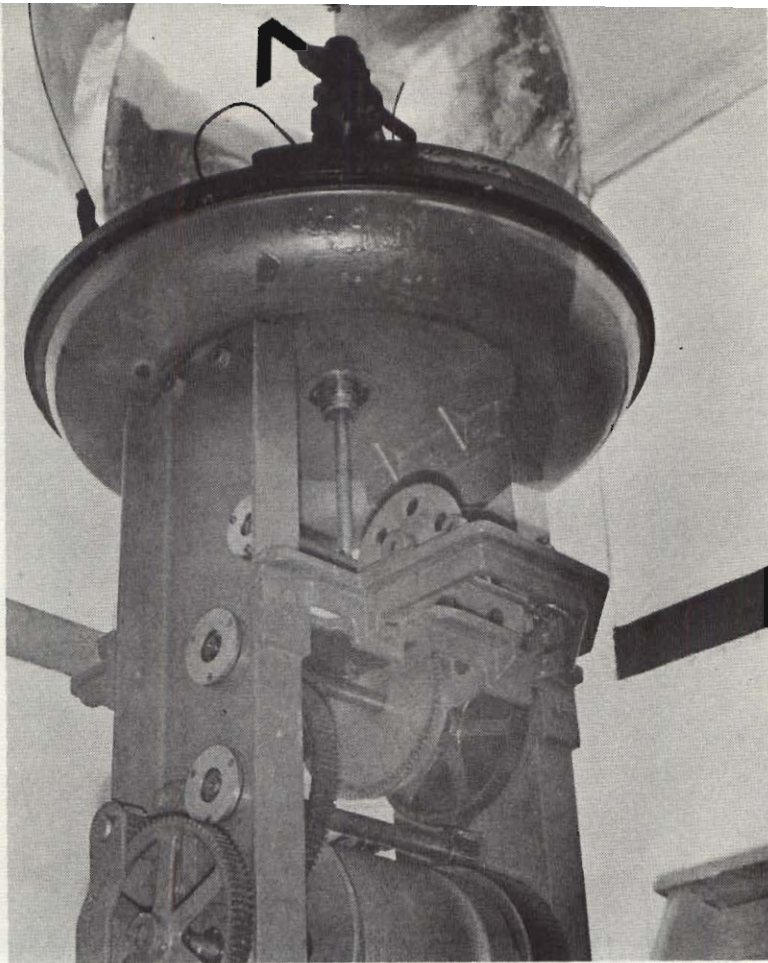
Sa construction a débuté en juillet 1829 et elle fut terminée en septembre 1830. Il est construit en pierre, recouvert de ciment à l'intérieur et à l'extérieur ; ses murs ont 6 pieds d'épaisseur.

Présentement propriété des Monuments Historiques du Québec, il est à la garde de M. et Mme Léonard Therrien qui en ont fait un centre d'art — c'est le plus vieux phare au Canada.



De 1830 à 1841, le phare servit d'unique résidence au gardien et à sa famille.

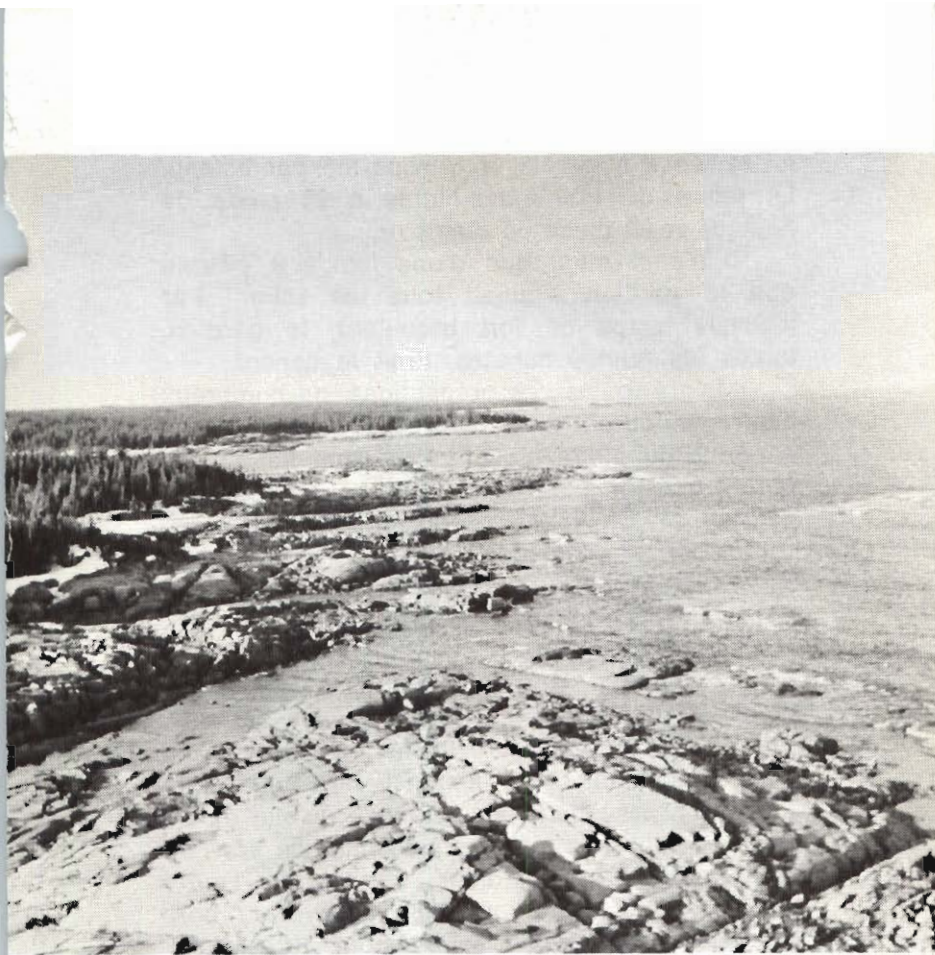
A tous les deux étages, une cheminée avec foyer de pierre servait à réchauffer la pièce. A côté de la cheminée il y avait un four à pain encore en très bon état. On aperçoit aussi la vieille laveuse à linge et d'autres accessoires du temps.



Cette lampe qui a guidé tellement de navires dans la nuit n'est plus aujourd'hui qu'un objet de musée. Elle fut éteinte en 1964 pour faire place à la lampe du nouveau phare, complètement automatique et éclairée à l'électricité, construit à 1 mille plus loin.

Cette lampe et son mécanisme avait été achetés à Londres au coût de \$10,730., somme considérable pour le temps.

La lampe, d'abord alimentée à l'huile de baleine, fut transformée ensuite pour consommer l'huile de charbon. Le mécanisme qui la faisait tourner était composé d'un système d'engrenage et de plusieurs poids qui formaient une pesée que le gardien devait remonter au haut de la tour à toutes les 24 heures; la pesée, en redescendant activait l'engrenage qui faisait tourner la lampe.



Le phare de Pointe-des-Monts est entouré d'anses profondes et rocailleuses qui provoquèrent plusieurs naufrages et qui recueillirent bien des noyés.

Plusieurs noms nous rappellent ces accidents : l'anse Hunter, du nom d'un bateau qui y fit naufrage, l'anse Steamship, l'anse des Noyés et l'anse des Naufragés.

fut taillée à Montréal et transportée par bateau. Le phare de Pointe-des-Monts a 93 pieds de hauteur et 20 pieds de diamètre.

Il n'était muni que d'une lampe à pétrole que le gardien allumait tous les soirs. Par mauvais temps ou fort brouillard, le gardien, toutes les quinze minutes, tirait le canon.

Malgré toutes ces précautions, de nombreux naufrages eurent lieu dans ces parages. Les gardiens du phare en furent souvent témoins et eurent constamment à se porter au secours des naufragés. En 1831, le gouvernement fit construire une dépendance, destinée justement à servir de magasin et de refuge aux naufragés. Dans un petit cimetière, au fond de la baie, plusieurs victimes de la mer ont été ensevelies.

Le premier gardien du phare fut James Wallace, qui s'y établit avec sa famille en 1830. De 1830 à 1959, le phare fut toujours à la garde d'un descendant de la famille Fafard, telle cette Fafard Lacasse dont nous notions qu'elle écrivit un livre pour raconter les souvenirs de son enfance passée en ces lieux. Si l'un ou l'autre de nos romanciers consultait le livre de bord du phare, parfaitement tenu à jour, il y trouverait matière romanesque abondante : naufrages multiples, sauvetages héroïques, qui ne manquèrent pas de donner naissance à des légendes merveilleuses, dont celle de « Feu Fantôme », aperçu par Mme Fafard Lacasse elle-même, par l'honorable Robert Taschereau, juge de la Cour Suprême du Canada, et bien d'autres marins et voyageurs ¹.

1. Voir N.-A. Comeau, « La vie et le sport sur la Côte-Nord ».

Pointe-des-Monts fut aussi l'un des premiers postes de pilotage du St-Laurent, la pointe marquant même, d'après les géographes, la ligne de démarcation entre le fleuve et le Golfe St-Laurent.

Ce lieu est aujourd'hui sous la protection de la Commission des Monuments Historiques du Québec. Outre le phare, on y rencontre quelques belles résidences, une vieille chapelle, reconstruite et rénovée selon le modèle de celle de 1899, et un autel offert par Mgr Charles Guay de Lévis ; des statues, une balustrade, des objets divers provenant de Lévis et de la même époque, et des écrits rappelant quelques naufrages célèbres. L'endroit lui-même est féérique ; la vue sur la mer est unique, et les voyageurs, très souvent, décident de pique-niquer sur les rochers polis par la mer, face au phare, à côté du vieux canon, qui n'a plus fait entendre sa voix depuis qu'une sirène automatique l'a remplacé au dernier étage de la tour.

BAIE-TRINITÉ

A peine avons-nous repris la route 15, que nous arrivons à la rivière Grande-Trinité. Le village lui-même n'est pas très ancien ; le premier habitant, Francis Poulin, y est arrivé en 1840, pêcheur originaire de la Rive Sud qui faisait la pêche dans les parages depuis déjà quelques années. Un des hameaux du village garde son nom, Pointe-Poulin, et sa maison y est encore conservée.

Comme pour plusieurs villages de la Côte-Nord, c'est Jacques Cartier qui a donné le nom

de Baie-Trinité à cet endroit. Lors de son voyage de 1535, il s'arrêta dans la baie en la fête de la Ste-Trinité.

Ce fut un village de pêcheurs jusqu'en 1928. Puis on y construisit une usine d'écorçage. Le village prit alors un certain essor, mais l'usine arrêta ses opérations en 1962. Il y règne depuis un calme alarmant pour les 966 habitants qui y habitent encore : le quai est désaffecté et il devra être complètement démoli si le gouvernement ne décide pas de le prendre à sa charge.

Les gens, pourtant, ne se découragent pas. La pêche se poursuit le printemps et l'été. L'hiver, un très grand nombre d'ouvriers vont abattre du bois de pulpe en forêt.

Le village lui-même est très long, comprenant trois hameaux : Baie-Trinité, Pointe-Poulin et Petit-Mai. Il est très coquet et remarquablement entretenu. Le voyageur y trouve deux très bons hôtels et peut visiter la belle petite église datant de 1939, avec son autel fait en coquillages de mer et le centre marial de Notre-Dame-de-la-Trinité.

A peine sorti de ce village, nous arrivons à un charmant petit hameau, les Ilets-Caribou. Dans son livre, « Sur les Sentiers de la Côte-Nord », Eugène Achard nous raconte ainsi les origines des Ilets Caribou : « Partout où le rivage n'est pas trop à pic, les marées ont accumulé des couches successives de sable mêlées de débris ; si par hasard quelque rocher se trouve sur le parcours, la vague a beau jeu de l'ensabler, l'agrandir et en faire une île qui, par

la suite, se couvrira de broussailles et d'herbes marines. Telle est l'origine des Ilets Caribou ; c'est un véritable chapelet d'îlots, dont deux sont un peu plus étendus. Ces îlots, aujourd'hui dénudés, ou à peine recouverts de broussailles, étaient autrefois, dit-on, ombragés d'arbres ; de nombreux cariboux venaient en été y chercher refuge ».

La description est juste et l'histoire véridique. Il faut ajouter que les principaux îlots sont reliés à la terre ferme par des dunes de sable.

Le village lui-même est sur le bord du rivage et il date de 1845. Il compte 150 habitants, tous pêcheurs et descendants de pêcheurs.

La partie du fleuve qui s'étend entre Pointe-des-Monts et les Ilets-Caribou est très dangereuse pour les bateaux. Il y eut, ici encore, de fréquents naufrages. Dans la chapelle des Ilets, une plaque-souvenir rappelle le naufrage du North Shore, le 12 août 1933, qui avait à son bord le délégué apostolique du Canada, Monseigneur Casulo. Tous les passagers furent secourus par les pêcheurs. Dans cette même chapelle, on retrouve l'ancien maître-autel de l'église de Saint-Jean de l'Île d'Orléans.

Les plages des Ilets Caribou n'ont pas leurs rivales sur tous les bords du fleuve St-Laurent. Le sable en est blanc, fin, très doux et d'une propreté extraordinaire. Si le climat était légèrement plus chaud, nul doute que de très grands hôtels y accueilleraient les villégiateurs.

Mais on ne peut passer sans s'y arrêter, soit pour une courte excursion dans les îlots,

pour une détente sur les plages du rivage, ou des îlots, ou pour une excursion de pêche. Si votre excursion vous a retardé et que le soir est proche, un très beau motel ou un terrain de camping vous accueilleront pour la nuit, d'où vous admirerez les plus beaux couchers de soleil de votre vie.

Après le repas, alors que le soir descend, pieds nus, partez sur le rivage pour voir les rivières Petite-Trinité, Grand-Calumet et Petit-Calumet. A l'embouchure de ces rivières, vous pourrez taquiner la truite, si le cœur vous en dit, et cueillir des coquillages magnifiques.

POINTE-AUX-ANGLAIS

Ici, le voyageur doit s'arrêter, non qu'il s'agisse d'un village très important, d'un site spécial, mais d'un endroit qui rappelle des faits très connus de notre histoire.

Il nous faut ici unir Pointe-Aux-Anglais et l'Île-aux-Oeufs, à quelques brasses du rivage, parce que c'est un naufrage à l'île qui a donné son nom au hameau de Pointe-Aux-Anglais. En 1711, Sir Walker commandait une flotte anglaise qui avait pour mission d'aller prendre Québec. Tout alla bien pour cette armada jusqu'au jour où une violente tempête l'obligea à s'approcher davantage des côtes qu'elle croyait assez éloignées. Ignorant qu'il y avait tout proche une île qui lui ferait obstacle et voulant s'approcher du rivage pour éviter la tempête, une partie de la flotte alla se briser sur les rochers de cette

île non repérée. Ce fut un désastre complet. Quelques navires seulement furent épargnés, qui rebroussèrent chemin. Momentanément, Québec était sauvé et un grand nombre de marins anglais avaient péri, leurs bateaux déchiquetés sur les récifs de l'île.

Cette île étant à quelques verges seulement d'une longue pointe de terre qui s'avance dans la mer à cet endroit, la plupart des corps des naufragés échouèrent sur la pointe elle-même ou dans la baie toute proche, assez profonde. Les marins qui se dirigeaient vers Québec, certains qu'ils étaient de s'emparer de la place, avaient amené leur famille, de sorte que plus de mille passagers périrent et que douze navires sombrèrent.

Les chercheurs de trésors ou d'objets historiques furent par la suite servis à souhait. Des bijoux et des objets rares furent régulièrement trouvés. Un très grand nombre de canons fut sorti de l'eau et disposé un peu partout dans les villes de la côte pour rappeler ce naufrage. On en retrouve à Hauterive, à Sept-Iles, à Havre St-Pierre, aux Plaines d'Abraham, à Pointe-aux-Anglais même, avec bien d'autres souvenirs que conservent jalousement les pionniers du village.

C'est un pêcheur de Cap-Chat, Louis Langlois, qui, le premier, vint s'établir à cet endroit. Il y fut suivi de quelques amis, qu'il encouragea à se joindre à lui. La pêche, en effet, y est très abondante : saumons, morues, truites de mer et loups marins. Les quelques 200 habitants du village sont encore pêcheurs, quoique les

possibilités d'écoulement de leurs produits soient assez minces.

En 1962, les villageois érigèrent eux-mêmes une petite église, qui est enrichie d'un chemin de croix sculpté par Médard Bourgeault de St-Jean Port-Joli.

L'endroit lui-même est très accueillant ; les plages, très belles, invitent au bain et à la détente, et les visiteurs sont surpris d'y rencontrer l'un des plus beaux terrains de camping du Québec ; c'est qu'il est organisé et entretenu par le Club de Camping Caravaning Côte-Nord, qui compte plus de 200 membres et qui témoigne d'un extrême dynamisme.

L'île-aux-Oeufs n'est pas tellement accessible aux visiteurs. Les amateurs de pêche pourront tout de même trouver un résident qui les y conduira s'ils le désirent.

Parmi les nombreux souvenirs gardés du naufrage de l'île, le musée du Séminaire de Chicoutimi a conservé une cloche de cuivre, une baïonnette, un écusson portant le monogramme de la Reine Anne d'Angleterre... Ces objets avaient été donnés à Mgr Labrecque, évêque de Chicoutimi, dont, jadis, dépendait la Côte-Nord. Faisons ici le souhait qu'un musée général de la Côte-Nord regroupe un jour tous ces précieux objets.

A l'île-aux-Oeufs et à la Pointe-aux-Anglais, il y eut bien d'autres naufrages, surtout avant 1870, date à laquelle le gouvernement fit construire un phare dans l'île pour prévenir les bateaux des dangers qu'il y avait à trop approcher des récifs.

Bien entendu, cette île tire son nom du très grand nombre d'œufs que l'on y trouve.

PENTECÔTE

Après sept milles de route, voici Pentecôte, village tout particulièrement pittoresque et beau. Aujourd'hui très paisible, il fut déjà très actif à la fin du dernier siècle où il était considéré comme l'un des plus importants centres industriels de la Côte-Nord.

C'est aux frères Gagnon de Québec que l'on doit l'industrie qui développa ce village : une scierie qui préparait du bois pour l'Angleterre, l'Irlande et même le Portugal. L'entreprise n'étant pas tellement rentable, elle fut achetée par l'International Paper Co., qui y fait préparer du bois de pulpe pour ses moulins à papier de Trois-Rivières.

C'est encore dans les récits de voyage de Jacques Cartier que l'on retrouve le nom de ce village. Le « découvreur » passa à cet endroit le jour de la Pentecôte. D'où son nom. La rivière, à cet endroit, est extrêmement capricieuse. Après quelques courbes précédant la route venant du nord, elle oblique vers l'est et longe la route entre le rivage jusqu'au détour d'un cap où elle trouve son embouchure. Elle se perd alors dans une belle baie rocheuse, au fond de laquelle est construit le village.

A l'embouchure de la rivière, sur un cap très important, une église a été érigée en 1887, ainsi que quelques dépendances, presbytères,

hangar, garage, etc. Les villageois doivent faire plusieurs arpents pour s'y rendre, mais le site, majestueux, vaut la peine.

En quittant Pentecôte par la route 15, nous nous éloignons du fleuve, ce qui nous prive de la vue d'un très grand nombre d'îlets qui longent le fleuve jusqu'à Port-Cartier. Signalons les îlets Cayes Rouges, en face de la Baie des Homards, puis un petit archipel dit des Caouis habité par un très grand nombre d'oiseaux ainsi nommés (dans l'une de ces îles, fut découvert le corps du jeune Parent assassiné par Poitras des Méchins, qui fut pendu à la Malbaie ¹), puis les îles de Mai, en face desquelles débouche la rivière du même nom.

Par la route, nous avons traversé la rivière Riverin, la rivière Ile de Mai, puis la rivière Vachon, avant d'arriver à l'entrée de Shelter-Bay, devenu aujourd'hui une partie de la ville de Port-Cartier.

PORT-CARTIER

Ce nom fut d'abord donné au port de mer construit à cet endroit par la Quebec Cartier Mining pour le chargement du minerai en provenance des mines de Gagnon, près du Lac Jeannine, à environ 200 milles plus au nord. Un grand développement domiciliaire ayant été nécessaire pour le logement des employés de cette compagnie, les résidents obtinrent leur charte

1. Voir « Sur les Sentiers de la Côte-Nord », par Eugène Achard.

de ville en 1958 et englobèrent alors le village de Shelter-Bay, de l'autre côté de la rivière.

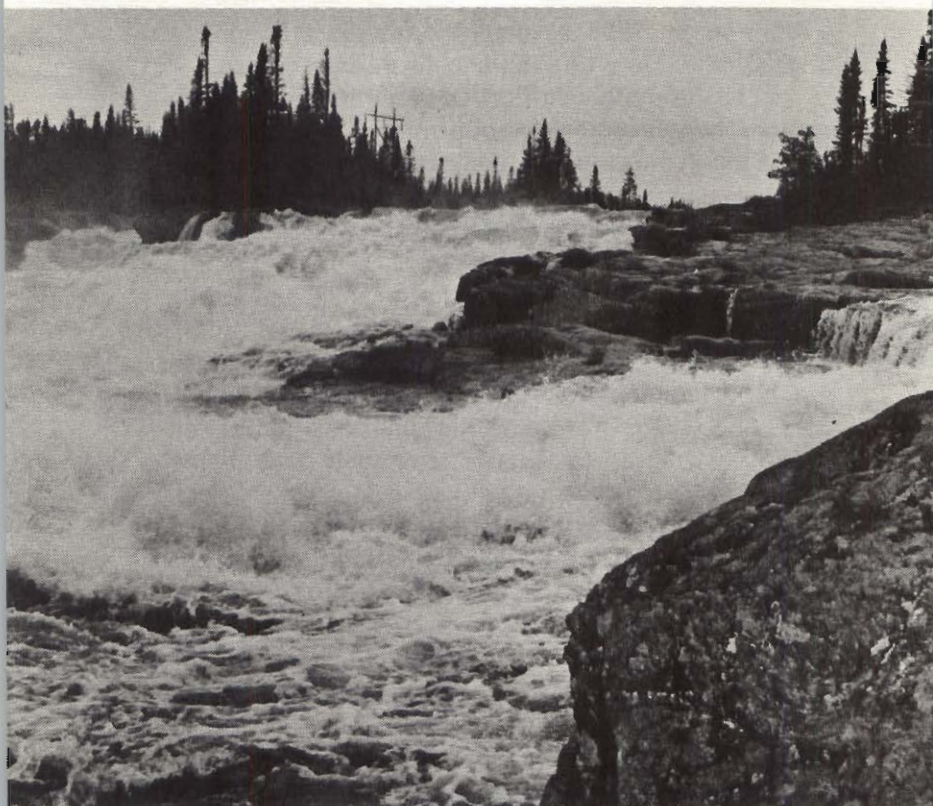
La fondation de Port-Cartier remonte à 1915, alors que le colonel McCormick fit escale dans la Baie-des-Refuges à l'embouchure de la rivière des Rochers, pour évaluer les possibilités forestières de la région.

La rivière des Rochers, qui a plus de 200 milles de long, sert de décharge à de nombreux lacs, dont quelques-uns très grands, ce qui en fait une des voies les plus faciles et les plus pratiques pour acheminer le bois de pulpe vers le fleuve.

En 1918, on y installa une scierie, et en 1920 l'Ontario Paper y construisit une usine d'écorçage pour alimenter ses usines de Tharold, en Ontario. Shelter-Bay fut un centre très actif jusqu'en 1955. Puis la diminution des coupes de bois, comme en d'autres endroits de la Côte-Nord, amena la fermeture de l'usine.

Mais comme, dans le même temps, la Quebec Cartier Mining avait décidé d'y construire son port de mer, les ouvriers mis à pied par une compagnie furent embauchés par l'autre et le village connut des développements plus considérables encore.

Port-Cartier est maintenant une ville de 5,000 âmes qui sert de chef-lieu administratif pour l'exploitation des mines du Lac Jeannine auquel elle est reliée par un chemin de fer de 200 milles. Le port de mer, l'un des plus spectaculaires du Québec, fut creusé dans le roc. A marée basse, le port offre encore un tirant d'eau de 50 pieds.



La Côte-Nord est réputée pour ses belles rivières et ses lacs. A Port-Cartier, la Rivière-aux-Rochers est tout particulièrement remarquable. Elle divise la ville en deux et du pont de la route 15 l'on peut apercevoir ces chutes admirables, désignées du nom de « Portages-des-Mousses » parce que les marins qui voulaient remonter la rivière en canot devaient faire à cet endroit un portage de 2 milles.

Le village est divisé en deux par la rivière des Rochers. Celle-ci forme une île entre les deux sections, Port-Cartier ouest et Port-Cartier est, et offre le spectacle de l'une des plus belles chutes visibles de la route. Les deux parties de la ville sont reliées par des ponts de chaque côté de l'île.

En 1967, des élévateurs à grains furent construits par la société Dreyfus Canada près du port, ce qui apporta encore des développements nouveaux pour la ville, qui est devenue l'une des plus importantes de la Côte. Très accueillante, elle offre des facilités hôtelières de premier ordre et dans son voisinage, il y a des lacs magnifiques, très poissonneux et ouverts à la pêche.

Historiquement, Port-Cartier fut d'abord désigné du nom de Portage des Mousses par Samuel de Champlain qui, le premier, avait découvert la rivière.

Peu après Port-Cartier, vous longez la Côte des Jambons, prolongement de la pointe du même nom qui s'avance dans le fleuve, et arrivez à la rivière Brochu. De chaque côté de la rivière Brochu s'est développé un centre de villégiature de plus en plus fréquenté en toutes saisons. Il est desservi par un restaurant, un garage et un motel, qui offre à ses visiteurs une magnifique vue sur la rivière et le fleuve.

Pour se rendre à Ste-Marguerite, il faut de nouveau quitter la route 15 : quatre milles sur un chemin de sable pas toujours très bien entretenu.

Ce petit village, situé sur le bord de l'une des plus belles baies du St-Laurent, et qui possède la plus belle plage du Québec, a connu plus de déboire que de succès.

La rivière Ste-Marguerite, l'une des plus belles de la Côte-Nord, a permis la fondation de Clarke-City. Déjà, en 1815, quelques familles indiennes y résidaient, qui furent finalement rejointes par des familles de pêcheurs venant de la Côte Sud. Le village tient son nom de celui de la rivière, auquel on a ajouté celui de l'un des premiers missionnaires, le Père Etienne Gallix : on le désigne aujourd'hui sous le nom de Ste-Marguerite Gallix.

A deux reprises, le village fut encerclé par le feu qui a détruit toute la forêt environnante et quelques maisons du village même. Malgré la beauté de son site, il n'attire que peu de résidents, si ce n'est quelques villégiateurs qui ont des résidences d'été près du rivage. Il compte seulement 350 habitants.

Tout près de l'autre côté de la route, un chemin de terre conduit au Lac Labrie et à ses chalets d'été, puis au Mont Trouble, centre des installations Micro-Ondes de la Compagnie Québec Téléphone, et au Club de Ski Gallix, le plus important de la région, muni de monte-pentes et d'un moderne chalet-hôtel.

CLARKE-CITY

Le 5 février 1970, un arrêté en conseil du Conseil des Ministres de l'Etat du Québec ra-

tifiait un référendum de la population de Sept-Iles réclamant l'annexion de tout le territoire s'étendant entre Sept-Iles et la Rivière Ste-Marguerite, ce qui incluait Clarke City et les installations de Wabush Mines à Pointe-Noire. Depuis ce jour, Clarke City n'existe plus, étant devenu une partie de Sept-Iles. D'ailleurs, le petit village connaissait de sérieuses difficultés depuis 1968, la Compagnie Gulf Pulp and Paper ayant alors décidé d'abandonner son moulin de pâte à papier.

Et pourtant, ce village a eu ses heures de gloire. Il est même juste d'observer qu'il fut à l'origine du véritable essor industriel de la Côte-Nord.

C'est aux frères Clarke, William, James, John et Georges, que ce village doit sa fondation. Industriels clairvoyants, ils y avaient vu un endroit idéal pour la construction d'une usine de pâtes à papier. En 1908, ils décidèrent de mettre leur projet à exécution, qui devenait la troisième entreprise du genre au Québec et, bien entendu, la première sur la Côte-Nord.

En peu d'années, ce fut le plus beau village de la Côte, le mieux organisé, le seul endroit où les travailleurs de Sept-Iles et des environs pouvaient trouver du travail.

Le village fut construit sur les hauteurs des rives de l'embouchure de la rivière Ste-Marguerite, et l'usine, à l'embouchure même, au pied du courant, pour faciliter l'action en force des chutes d'eau. Village coquet, comprenant les résidences, un hôtel, des camps pour les tra-

vailleurs, un magasin, une église, une école, le tout propriété de la compagnie. Il était relié à un quai situé à Pointe-Noire par un chemin de fer privé de sept milles de long, le premier sur la Côte-Nord. Très pittoresque, ce chemin de fer était la gloire des résidents de la région qui n'avaient qu'un désir, l'essayer au moins une fois en allant au quai chercher quelqu'un au bateau ou s'embarquer eux-mêmes pour un voyage.

Quelques années avant d'abandonner ses opérations, la Gulf Pulp and Paper avait modernisé ses installations, agrandi son moulin. Tout indiquait un nouvel essor pour ce village où une population de 800 habitants vivait heureuse. C'était compter sans les transformations techniques apportées par la vie moderne pour faciliter la fabrication du papier journal, et aussi avec l'épuisement des réserves de bois à proximité du moulin, ce qui naturellement rendait caduque une telle installation, à moins de la transformer totalement à coup d'investissements considérables, ce que la compagnie n'a pas jugé bon de faire. En 1968, le moulin fut fermé, toutes les opérations arrêtées et la compagnie remit ses droits d'exploitation à l'Etat. Clarke City perdait alors sa raison d'être. Ce fut l'exode vers Sept-Iles de plusieurs familles qui avaient passé toute leur vie dans ce village qu'ils aimaient, malgré son éloignement et l'absence des facilités de la vie moderne.

Mais Clarke City est resté pour les anciens de la Côte le village où la vie était joyeuse, l'amitié sincère, la fraternité réelle. Ils en par-

leront toujours avec nostalgie. Le visiteur, lui, laissera la route 15 une autre fois pour une visite à ce nouveau quartier de Sept-Iles, témoin de ce que fut, naguère, la vie sur la Côte-Nord.

Ce village fut aussi l'un des premiers qui connut l'électricité, grâce à un barrage érigé sur la rivière Ste-Marguerite au-dessus d'une chute de plus de cinquante pieds de hauteur et qui sert aussi de pont à la route 15 vers Sept-Iles.



Une vue partielle de la ville de Sept-Îles qui est de nouveau en plein essor.

En 1970, la ville a émis des permis de construction pour 14 millions 423 mille dollars ; en 1971, de janvier à mars elle en avait émis pour 17 millions, 991 mille dollars ; ces chiffres ne comprennent pas bien entendu les gros investissements des compagnies minières, dont plus de 50 millions pour l'Iron Ore seulement.

DU CÔTÉ DE SEPT-ÎLES



Peu d'endroits au monde possèdent d'aussi belles rivières. Quelques-unes larges, profondes, aux eaux calmes qui coulent lentement sur un lit de sable ; d'autres tumultueuses, remplies de chutes, de rapides, dont les eaux descendent en grondant dans des gorges profondes.

La rivière Ste-Marguerite près de Sept-Îles est tout particulièrement pittoresque à son arrivée au fleuve alors qu'elle se divise pour contourner deux petites îles.

Passée la rivière Ste-Marguerite, nous voici déjà dans les limites de la ville de Sept-Iles, la ville la plus étendue du Québec et celle qui, sans contredit, possède la plus grande étendue d'eau dans ses limites.

Dix-sept milles de route sont à parcourir pour arriver au cœur de la ville la plus peuplée de la Côte-Nord, et sa métropole. Dix-sept milles de route pour contourner l'immense baie au bord de laquelle, à l'extrémité ouest, s'étend la ville elle-même. Nous aurons, pour y parvenir, traversé plusieurs rivières, dont la rivière Hall, décharge du lac du même nom, la rivière Rapide, très poissonneuse (où l'on pêche la truite et l'anguille, et où l'on fait l'hiver des trous dans la glace pour pêcher l'éperlan), la rivière aux Foins et la rivière du Vieux Fort.

Peu après l'entrée de Clarke City, une autre route pavée de huit milles nous conduit à Pointe-Noire, où sont situés les installations portuaires et l'usine de boulette de la compagnie Wabush Mines.

Avant cette compagnie, une autre industrie a déjà existé à cet endroit, jadis fort importante : une usine d'huile de baleine fondée par deux Anglais en 1898 et vendue à des intérêts norvégiens en 1909.

La fabrique elle-même était située sur le bord de la baie, proche de Pointe-Noire, sur

une autre pointe plus petite que l'on nomme aujourd'hui Pointe-à-la-Baleine. Cette industrie connut quelques années de réelle prospérité.

A cause du climat et de l'impossibilité de garder en réserve les baleines nécessaires, l'usine ne fonctionnait que l'été et employait environ 60 hommes, soit une quarantaine du village de Sept-Iles et une vingtaine de Norvégiens qui, tous les printemps, venaient prendre leur part des opérations.

L'huile fabriquée était expédiée en Norvège dans des barils et destinée à plusieurs usages, dont la préparation de la margarine. Les déchets des baleines, la viande et les os, étaient séchés, broyés et tamisés pour faire de l'engrais. On raconte que cet engrais était très recherché et très utilisé en Norvège et au Danemark.

Cette industrie fonctionna bien jusqu'en 1914, mais le début de la guerre mit un terme à l'activité de ses propriétaires. Ceux-ci laissèrent la garde des installations à un résident de Sept-Iles qui, pendant plusieurs années, resta sans nouvelle de ses patrons. Finalement, pour récupérer son salaire, le gardien fit vendre l'usine par un ordre de cour.

Entre temps, soit en 1908, des installations portuaires avaient été aménagées à cet endroit par la Gulf Pulp and Paper de Clark City pour l'expédition de ses produits en Angleterre.

Mais c'est en 1962 que cette partie de la ville de Sept-Iles s'est véritablement développée avec la décision de la Wabush Mines d'y cons-

truire une usine de mise en boulettes pour son minéral de fer venant de Wabush au Labrador.

On y construisit un chemin de fer pour rejoindre celui de l'iron Ore, à 16 milles au nord-est, et les installations portuaires furent complètement transformées. Aujourd'hui, c'est un vaste complexe industriel qui fait partie de la ville de Sept-Iles et continue sa progression.

Indubitablement, Sept-Iles est, après Blanc-Sablon, le plus ancien territoire exploré du Canada. Les pêcheurs basques, espagnols et français, ont fréquenté la baie et les îles bien avant la découverte du Canada par Jacques Cartier. Leur passage nous est d'ailleurs rappelé par ces lieux qui portent leur nom : Pointeaux-Basques, Grande Basque, Petite Basque. Il faut se rappeler ici que ces pêcheurs basques faisaient partie d'une confrérie qui les tenait au secret le plus absolu sur les lieux de pêche qu'ils exploitaient, ce qui explique l'ignorance des Européens sur ces endroits de pêche très fréquentés.

Jacques Cartier, qui était membre de l'Association des pêcheurs de St-Malo, était certes venu plusieurs fois dans le golfe St-Laurent jusqu'à Sept-Iles avant son premier voyage officiel de découvreur en 1535. Pourtant, la première mention historique de Sept-Iles est relevée dans le rapport qu'il fait dans son livre de bord le 18 août 1535, alors que, cette fois, il avait abandonné la pêche et obtenu du roi de France le privilège de voguer à la découverte de nouveaux territoires pour agrandir le royaume. Ainsi



Le chemin de fer Sept-Îles-Shefferville longe la rivière Moisie sur plusieurs milles de long. Il a fallu des travaux de génie pour compléter cette ligne. La rivière Moisie est l'une des plus réputées au Canada pour la pêche au saumon.



Le Vieux Poste à Sept-Îles a vécu toute l'histoire du Canada. En 1661, il est la propriété de François Bissot, beau père de Louis Joliette. En 1679, Louis Joliette lui-même en devint propriétaire. Détruit en 1692 par des marins anglais qui se dirigeaient vers Québec, il fut reconstruit trois ans après. En 1733, une ordonnance de Hocquart plaçait le poste de Sept-Îles dans le domaine royal.

En 1746, il est de nouveau complètement détruit par les marins anglais. En 1761, sur les ordres du Général Murray, il est reconstruit par Thomas Ainslie et il passe ensuite à la compagnie de la Baie-d'Hudson qui le ferme définitivement en 1859. Abandonné, il tombe complètement en ruines.

En 1966 des archéologues entreprennent des recherches sur son emplacement et ils mettent à jour les fondations de tous les bâtiments qui avaient existé. En 1967, il est reconstruit le plus fidèlement possible tel qu'on peut le voir aujourd'hui.

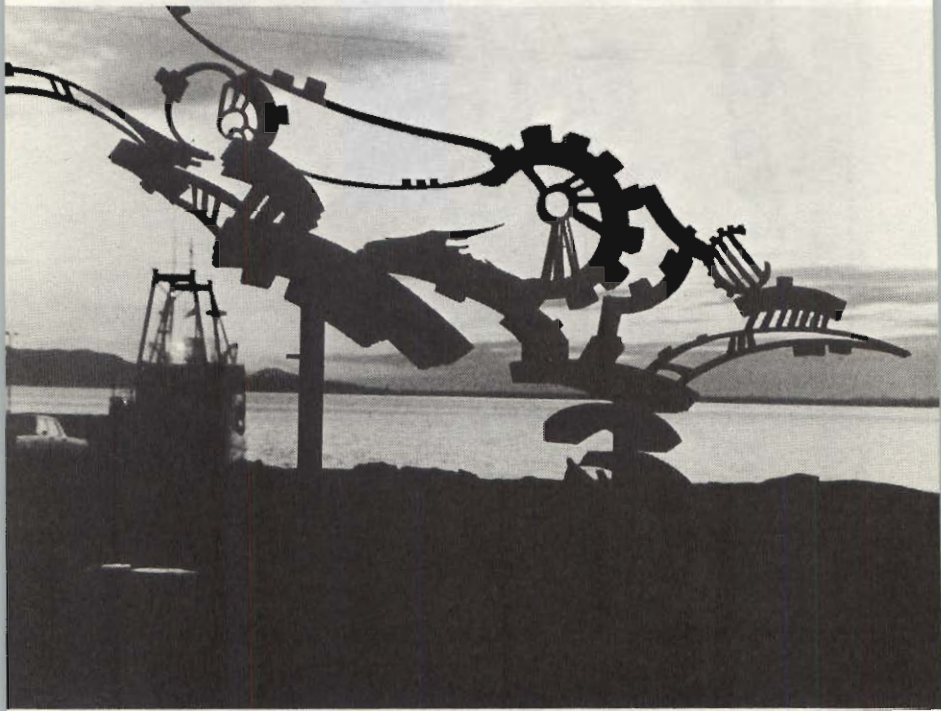


Les sports d'hiver sont très populaires dans la région de Sept-Îles, endroit idéal pour la moto-neige, le patin, le curling, etc.
A Ste-Marguerite, à 20 milles de Sept-Îles, il y a des pentes de ski magnifiques et bien organisées.
Cette photo fut prise lors d'une descente aux flambeaux.



Quand les hommes d'affaires décident d'allier l'art au commerce, des grandes et belles réalisations sont possibles. Sur la Côte-Nord où il y a plusieurs très jeunes hommes d'affaires, cette alliance est fréquente.

Cette porte sculptée est l'oeuvre de l'artiste septillien Gérard Bélanger; elle donne accès à l'intérieur du restaurant Le Bourguignon de Sept-Îles qui est entièrement décoré dans le même style.



Cette oeuvre très moderne du sculpteur Gérard Bélanger résume symboliquement, devant la baie de Sept-Îles, l'activité créatrice qui a fait la prospérité économique de la Côte-Nord.

se trouvait-il délié des secrets qu'il devait garder en tant que membre de l'Association des Pêcheurs Basques.

Il écrivait alors, le 18 août 1535 : « Nous arrivâmes le jeudi à sept ysles moult haultes que nous nommasmes les Ysles Rondes qui sont à envyron quarante lieues des terres du su, et s'avancent hors de la mer troys ou quatre lieues. Le travers desquelles y a ung commencement de basses terres, plaines de beaux arbres ; lesquelles terres nous rangasmes le vendredi avecques noz barques. Et au bout d'icelles basses terres qui contiennent envyron dix lieues, y a une rivière d'eaue douce tellement que a plus d'une lieue de terre, elle est aussi douce que eaue de fontaine ».

La première carte géographique représentant les « 7 Yles » fut dessinée en 1536, d'après les renseignements fournis par Cartier. Après lui, les marins ont continué de visiter Sept-Iles. C'est au printemps 1651 que le Père Jean de Quen, jésuite et explorateur-missionnaire qui avait découvert le lac Saint-Jean, quitta Tadoussac pour rendre visite aux Oumamiouek — les Mamios — qu'il croyait apparentés aux Esquimaux. En fait, il trouva des Neskapis à Pointe-à-la-Croix, près de l'embouchure de la baie des Sept-Iles, où il établit la mission de l'Ange-Gardien.

Chaque année, par la suite, les missionnaires visitèrent la région. Ils faisaient route avec les négociants en fourrures. Depuis cette époque,

il y eut un poste de traite et une mission dans la baie des Sept-Iles.

Dans un bail octroyé au Sieur Demaure par la Compagnie des Habitants en 1658, on fait mention de Sept-Iles comme poste de traite de fourrures. Il semblerait que ce poste ait été situé à Pointe-à-la-Croix, mais le nom n'est plus connu dans la région immédiate de la baie. Ce poste a pu occuper l'une des quatre pointes, entre Pointe-aux-Basques et Pointe-Noire. Plus tard, on déménagera le poste à l'embouchure de la rivière, connue aujourd'hui sous le nom de la rivière du Vieux Fort.

Il n'est pas prouvé que Sept-Iles ait toujours été un Poste du Roi, bien que compris dans les limites du Domaine. Toutefois Frontenac affirme dans une lettre en date du 23 octobre 1693, que l'explorateur Louis Jolliet a subi des dommages considérables au cours des trois années précédentes, et que deux vaisseaux anglais ont brûlé ses bâtiments à Mingan et à Sept-Iles. En 1696, Jolliet découvrit le groupe de lacs de l'Ashuanipi, et établit un poste à la source de la rivière Moisie, coupant ainsi aux Indiens Neskapis leur accès à Sept-Iles.

Indiens Maskapis leur accès à Sept-Iles.

Pendant la guerre 1759-60, tous les postes de traite et de pêche souffrirent considérablement des pillages de la flotte anglaise. Et puis le Canada changea de maître.

Les premiers concessionnaires du nouveau régime furent « Dunn » et « Grey and Company », qui occupèrent les postes jusqu'en 1786. Cette

année-là, on fit l'inventaire de tous les établissements du Domaine dans un document qui nous apprend que le poste de Sept-Iles groupait une solide maison d'habitation, un magasin de marchandises sèches, un autre de denrées comestibles, un atelier de tonnelier, une étable, une cave à l'huile, un hangar à canoës et un entrepôt maritime.

La compagnie de la Baie d'Hudson fut formée par charte en 1670. Peu après, des spéculateurs individuels forment la North West Fur Company de Montréal. En 1821, la compagnie de la Baie d'Hudson s'y amalgame pour ensuite occuper les divers postes du Domaine, dont celui de Sept-Iles.

Vers 1842, un nouveau bail est négocié avec la Couronne. Quelques années plus tard, la Baie d'Hudson estime qu'il n'y a plus avantage à occuper les postes du Roi puisque les droits exclusifs d'échange ont été abrogés. Elle abandonne donc ces postes. Pourtant, en 1870, elle établit un nouveau poste à Sept-Iles, pour lequel il n'est pas nécessaire d'avoir de bail. Depuis, Sept-Iles a toujours eu son poste de traite et son magasin de la Baie d'Hudson.

Les Canadiens s'établirent dans la région de Sept-Iles avec les premiers postes de traite, mais la croissance fut très lente et la population blanche de la baie n'excédait pas la centaine en 1875. C'est à cette date que les premières familles acadiennes vinrent s'établir à Sept-Iles. Chassées de la Nouvelle-Ecosse cent cinquante ans auparavant, elles s'étaient établies surtout aux

Iles-de-la-Madeleine et dans l'île d'Anticosti. Quand cette dernière devint propriété privée, les Acadiens ne purent se résigner à demeurer sur cette terre où ils ne pouvaient posséder leur propre patrimoine; ils déménagèrent sur la Côte-Nord. Entre les années 1876 et 1900, environ trente familles vinrent s'établir à Sept-Iles. Elles construisirent leurs maisons sur une seule rangée le long de la grève, à partir de l'embouchure de la rivière du Vieux Fort, où le poste de traite était établi.

Vers la même époque, s'ajoutèrent à la petite colonie septilienne des gens d'expression française venus des îles de la Manche, Jersey et Guernesey, qui avaient fait le voyage au Canada avec des compagnies de pêche et décidèrent de s'établir à Sept-Iles.

Au tournant du siècle, la ville possédait son église et une école pour la population blanche, ainsi que deux magasins : la Baie d'Hudson et Révillon & Frères. Le village s'étendait sur une seule voie, le long du rivage, jusqu'au point de rencontre des rues Arnaud et Napoléon. La seconde rue fut établie en 1910. Il y avait 34 familles de blancs, totalisant environ 200 personnes, dont l'existence de la plupart dépendait de la pêche à la morue.

Les Montagnais, alors au nombre de 600, allaient vers le Nord, à l'automne, pour trapper et chasser. Ils revenaient passer les mois d'été dans la réserve de Sept-Iles.

En 1921, l'agriculture régionale fut essayée sur une base expérimentale. Le département de

l'agriculture du gouvernement provincial fournit les semis, les instruments, l'argent pour bâtir les maisons, ainsi qu'un boni pour chaque acre de terre déblayé. Toutefois le projet connut peu de succès : une douzaine de familles seulement tentèrent l'aventure. Cet échec fut attribué au manque de drainage des terres et à la courte période propice à la végétation.

Avec la guerre de 1939-45, la production des compagnies de pulpe fut considérablement réduite. A cause des difficultés d'expédition, les envois de pulpe à la Grande-Bretagne furent restreints au maximum. En conséquence, plusieurs familles eurent beaucoup de mal à subsister et durent avoir recours à l'assistance sociale. La Providence, pourtant, veillait sur Sept-Iles. Au moment où les ressources forestières devinrent insuffisantes, d'autres moyens de subsistance furent introduits dans la région, influençant profondément le mode de vie des résidents.

Quand la pêche à la morue devint moins profitable, l'industrie de la pulpe prit la relève ; lorsque la guerre entraîna un fléchissement dans l'industrie de la pulpe, l'Amérique du Nord se trouva en face d'un besoin immense et urgent de minerai de fer. C'est alors qu'un accroissement d'activité dans le champ de l'exploitation et de la prospection devint essentiel. Un avenir nouveau commençait pour Sept-Iles.

Le besoin pressant amena le vaste complexe industriel de l'est de l'Amérique du Nord à prendre conscience des riches dépôts de minerai de fer du Nouveau-Québec et du Labrador. Les

provisions de minerai de fer des Etats-Unis étant épuisées, l'industrie américaine de l'acier se trouva en face d'un problème qui réclamait une solution rapide. La compagnie Iron Ore du Canada proposa alors les éléments de solution que l'Amérique cherchait et décida d'aller puiser dans les riches réserves de minerai brut qu'elle possédait au Lac Knob. A ce moment-là, l'exploitation de ces gisements représentait une entreprise aussi fantastique que dispendieuse. La compagnie prit néanmoins les mesures voulues pour que son projet se concrétise.

En 1936, la compagnie Labrador Mining and Exploration avait été formée et s'était vue octroyer une concession de 20,000 milles dans le Labrador.

En 1942, la compagnie Hollinger North Shore Exploration avait obtenu une concession de 3,900 milles carrés, adjacente au territoire de la compagnie sœur précitée. Les deux compagnies sont maintenant propriété de Hollinger Consolidated Mines Limited.

Après 1940, l'exode des explorateurs et des prospecteurs passant par Sept-Iles pour se rendre vers la Baie d'Ungava devint un événement familial. Après la guerre, l'aéroport construit en 1940 par la CARC, fut de plus en plus utilisé par des compagnies privées. Sept-Iles devint le port d'entrée pour les approvisionnements acheminés vers le nord. En 1945, une base d'hydravions fut établie au Lac des Rapides.

En 1948, un relevé de la ligne du chemin de fer de Sept-Iles-Lac Knob fut établi. Un petit nombre d'ouvriers de la région fut engagé pour

aider les arpenteurs. Les possibilités d'emploi augmentèrent considérablement jusqu'en 1952. Rameurs, porteurs de bagages, conducteurs d'attelages de chiens et bûcherons étaient alors en grande demande.

Des figures nouvelles venant de toutes les parties du monde faisaient leur entrée à Sept-Iles, jour après jour. Les anciens résidents du village qui ne prenaient pas avantage des emplois offerts exploitaient des pensions destinées à la population flottante.

Il était naturel que la ligne de pénétration vers les régions minières du nord suive le plus court chemin pour arriver à son but. Sept-Iles fut donc choisie comme tremplin de cette gigantesque opération. Ses avantages portuaires lui permirent de demeurer le centre nerveux de cette riche exploitation.

En septembre 1950, le contrat pour la construction du Québec North Shore and Labrador Railway était signé. Ce fut le point tournant vers un avenir prometteur pour Sept-Iles. Un pont aérien fut organisé entre Sept-Iles et le lac Knob pour approvisionner les développements et les équipes de travailleurs qui construisaient la voie ferrée vers le nord. Au cours de la même année, la construction des nouveaux aménagements portuaires et du terminus du chemin de fer fut entreprise et poursuivie avec célérité jusqu'à la mi-été 1954.

Le 31 juillet 1954, le premier envoi de minerai de fer en provenance du Lac Knob était chargé sur un navire au nouveau quai de Sept-Iles.

Au cours des années où Sept-Iles fut la base des opérations pour la construction du chemin de fer, d'un tunnel et d'un pont situés immédiatement au nord de la ville, une population flottante de plusieurs milliers de travailleurs y trouva refuge. A mesure que les campements s'établissaient le long de la ligne, ces hommes poussaient plus avant vers le nord. Même si un grand nombre de travailleurs étaient logés au camp situé à trois milles à l'est de la ville, les autres devaient se loger dans la ville, bientôt surpeuplée.

L'arrivée constante d'hommes de métier et de professionnels, de même que de quantités considérables d'approvisionnement et d'équipement obligea la ville à développer ses services pour faire face aux nouvelles exigences. Non seulement l'apparence extérieure du village en fut étonnamment modernisée mais la mentalité même de la population.

Dans la confusion des premières années, le problème du zonage n'avait pas été pris en considération et la plus grande partie de l'expansion domiciliaire se fit principalement à l'intérieur de l'espace déjà déblayé. Après 1948, les besoins croissants nécessitèrent la planification d'un grand réseau de nouvelles rues. Sept-Iles fut reconnue en « corporation de ville » en 1951.

Plus de 200 résidences furent construites avant le premier chargement de minerai en 1954. Cette même année, comme les employés permanents de l'Iron Ore affluaient, la compagnie subventionna la construction d'un grand quartier de 115 résidences dans la partie est de la ville. En 1956, ces maisons furent vendues aux employés.

Pour faire face aux exigences de la croissance rapide de la population, quelque 3,000 nouvelles unités domiciliaires furent construites entre les années 1955 et 1960. En 1959, la ville de Sept-Iles fut incorporée en cité. Durant la période de la construction, la population monta en flèche.

En 1970, Sept-Iles comptait plus de 22,000 habitants jouissant des services d'une cité moderne comparable aux grands centres du pays. La justice, la sécurité, la santé, le transport, les postes, les approvisionnements, les services sociaux et l'éducation y fonctionnent selon toutes les données des techniques d'avant-garde.

Le moderne et l'ancien se coudoient sur ce territoire où la hardiesse des industriels a créé des merveilles et où l'acharnement des responsables de l'éducation a réussi l'implantation d'une commission scolaire régionale qui fonctionne avec souplesse en dépit de l'immensité de son territoire.

Le campus scolaire présentement en projet accommodera plus de 2,500 élèves qui évolueront à l'intérieur d'un programme polyvalent. Deux résidences d'étudiants seront érigées sur le même campus pour accommoder les élèves qui doivent laisser leur milieu pour étudier. On peut noter que l'école polyvalente n'est pas surtout une réforme mais davantage un effort d'adaptation à des conditions de vie socio-économique en perpétuelle transformation.

Ce que sera Sept-Iles demain, nul ne peut le prédire. Toutefois, comme les richesses hydro-électriques des Chutes Churchill passeront à nos

portes avant de s'acheminer vers les grands centres, nous pouvons aisément en déduire que Sept-Iles connaîtra une croissance et une prospérité que même les plus conservateurs osent à peine envisager.

Son port de mer, actuellement, est classé au premier rang des ports canadiens. En outre, les visiteurs sont reçus à Sept-Iles avec une chaleur qui les surprend et les ravit. Ils sont en fait un peu considérés comme les parents et les amis que les résidents d'aujourd'hui à Sept-Iles ont quittés un jour à regret lorsqu'ils ont pris la décision de venir habiter cette nouvelle ville qui leur promettait un avenir à nul autre pareil.

A Sept-Iles, le visiteur restera quelques jours. Les facilités de logement sont à la fois modernes et nombreuses. La ville elle-même est un centre touristique qui rayonne dans toute la région et offre des facilités sportives uniques au Québec.

Le visiteur peut, s'il le désire, préparer à Sept-Iles des excursions de chasse et de pêche qui le conduiront dans les réserves de gibier les plus intéressantes ; pêche sur des lacs immenses et magnifiques où la truite est abondante et attend littéralement la ligne du pêcheur pour sortir de l'eau. On s'y rend soit par avion nolisé, soit par route, soit aussi par bateau moteur si l'on souhaite faire la pêche à la morue ou aux maquereaux dans la baie des Sept-Iles.

Ceux qui possèdent des yachts sont invités à descendre le fleuve jusqu'au fond de la baie, où les attendra une moderne marina.

Tous les sportifs trouveront les facilités de leur choix : terrain de golf de 19 trous, piscine chauffée à leur disposition à l'année longue, club nautique près du Lac Daigle, à sept milles de la ville, plages de sable fin à perte de vue et, l'hiver, un aréna avec glace artificielle et des facilités pour le ski et l'auto-neige.

A Sept-Iles, il faudra visiter l'hôtel de ville et le palais de justice très modernes, la bibliothèque municipale qui possède des documents précieux sur l'histoire de la région, les installations portuaires ultra-modernes de l'iron Ore, et la réserve indienne qui est l'une des plus modernes du Canada.

La baie des Sept-Iles est d'une beauté féérique avec ses îles pittoresques qui en cachent l'entrée. Le visiteur y reçoit l'impression qu'il est devant un immense lac rempli de bateaux attendant leur tour pour approcher des quais de chargement de l'iron Ore et de Wabush Mines. C'est aussi l'endroit idéal pour une promenade en bateau-moteur à la découverte d'îles d'une beauté naturelle unique et servant de sanctuaire à un très grand nombre d'oiseaux.

Pour compléter son séjour, le visiteur se rendra au Vieux Poste, site historique reconstruit dans le cadre du centenaire du Canada. Il y pourra reconstituer facilement l'histoire de la Côte-Nord, illustrée par les nombreux souvenirs que le Poste renferme.

Il s'agit de la reconstruction la plus authentique de ce poste fortifié où se déroulèrent les principaux événements de l'histoire de Sept-Iles. Les travaux débutèrent au cours de l'été de 1964,

non loin du Yacht-Club de Sept-Iles. Une douzaine d'étudiants, membres de la première société canadienne-française d'archéologie, leur organisateur, René Lévesque et un archéologue réputé, mirent à nu les murs de fondation de l'ancien Poste. Ils devaient découvrir plus que cela, puisque les objets qu'ils détenèrent leur apportèrent la preuve que la région était habitée longtemps auparavant.

C'est par l'entremise de la Société historique de la Côte-Nord que ce groupe vint à Sept-Iles. Monseigneur René Bélanger, historien renommé et président de la Société, prit l'initiative des fouilles à l'emplacement du Vieux Poste. Il remit à René Lévesque quelques actes en vue de le guider dans ses recherches. Parmi ces derniers, un inventaire détaillé du poste de Sept-Iles, dressé le 16 août 1786 par Edward Harrison pour le Lieutenant-Gouverneur Henry Pope.

Il fut un temps où le dépotoir municipal se trouvait non loin de là ; quand on le supprima en poussant ses déchets dans le fleuve, on découvrit quantité d'objets façonnés. C'est alors que la Société historique de la Côte-Nord se mit à l'œuvre en vue de rebâtir le Vieux Poste.

La construction actuelle repose sur le tracé des fondations d'alors, selon les maquettes et mesures qui paraissent dans l'inventaire d'Edward Harrison en date du 16 août 1786.

On sait que deux vaisseaux anglais incendièrent toutes les constructions à Mingan et Sept-Iles. Le tout fut rebâti en 1733 ; sous le Gouverneur Hocquart, le poste de Sept-Iles était devenu propriété du Roi. En 1744, le Père Jésuite J.-B. Mau-

rice fit effectuer à Joseph Philibot, charpentier de Québec, la construction d'une chapelle, qui ne fut d'ailleurs jamais terminée. En août 1746, la flotte anglaise attaque, s'empare du poste et capture ses habitants. En 1761, le Général Murray délègue un certain Thomas Ainslie à la reconstruction des bâtiments et au ravitaillement des employés en victuailles et en marchandises.

En 1802, la Northwest Company prend possession du poste, puis la Compagnie de la Baie d'Hudson qui l'utilise jusqu'en 1870, date à laquelle elle construit son premier magasin général, aujourd'hui centenaire. Le site est si merveilleux que le visiteur qui pénètre dans cette enceinte fait automatiquement un retour en arrière et a le sentiment de revivre les années de fondation du Canada. Qu'il prenne aussi le temps — il ne le regrettera point — de s'attarder à la salle à manger où lui seront servis des mets typiquement locaux.

MOISIE

A regret poursuivant notre voyage dans ce pays fascinant qu'est la Côte-Nord, quittons Sept-Iles ; la route 15 s'achève ; 17 milles à parcourir et ce sera le bateau qui nous transportera vers Natashquan.

En route vers Moisie, il nous sera loisible de nous arrêter à l'aéroport très moderne qui est le centre nerveux des communications aériennes de la région. Air-Canada y assure deux envolées par jour, l'une directe vers Montréal, l'autre avec arrêt à Québec. Québécois, pour sa part, relie



La partie de la Côte de Baie-Comeau à Sept-Îles a très longtemps vécu à l'heure des bateaux ; la route 15 n'a définitivement relié Sept-Îles à Baie-Comeau qu'en 1960. L'arrivée du bateau était toujours un événement important ; il transportait tout, nourriture, vêtements, meubles, et les passagers avec leurs automobiles.

On assiste ici à l'arrivée du Gaspésien au vieux quai de Sept-Îles, un traversier qui faisait la navette entre Sept-Îles et Ste-Anne-des-Monts sur la rive sud... seulement six heures de voyage. Cette photo a été prise à l'occasion du premier festival du caplan. Aujourd'hui, c'est par centaines que tous les ans des bateaux de tous les tonnages entrent dans la baie de Sept-Îles.



Le spectacle du caplan qui roule est un phénomène particulier à la région de la Côte-Nord. Il se produit à chaque printemps et peut durer de deux à trois semaines.

Le caplan est un petit poisson de la famille de l'éperlan. Vers le début de mai, il remonte le fleuve pour frayer en bandes de centaines de millions. Trop faibles pour résister à la vague très forte à cette période, ils sont entraînés et rejetés sur le bord de la grève.

La Baie de Sept-Îles et les parages de la rivière Brochu sont les lieux privilégiés de ce spectacle pour le moins extraordinaire. Le soir au clair de lune, ou à la lumière scintillante des feux de bois sur la grève, les vagues étincellent des centaines de couleurs que prennent ces millions de petits poissons argentés qui roulent lourdement sur le sable fin. Il est alors facile, à l'aide d'un filet, d'un sceau ou même à la main de les recueillir tout simplement par centaines.

la Côte-Sud, Rimouski et Matane, Québec, Saguenay et Montréal par une envolée sans escale, ainsi que tous les villages de la basse Côte-Nord, les villes minières du Nouveau-Québec et du Labrador et les Chutes Churchill. Maritime Air-Mays complète ce réseau par des envolées vers les Maritimes trois fois par semaine. Il faut ajouter à cette énumération un Aéro-Club bien organisé et une compagnie privée de nolisement, Québec Labrador Air-Ways.

Après l'aéroport, la route se divise. La 15 poursuit son chemin vers la rivière Moisie, au centre d'un complexe domiciliaire d'été, où elle s'arrête, faute de pont pour traverser la rivière. Un autre embranchement continue vers Moisie en passant par Maliotenam, réserve indienne faisant partie de la réserve de Sept-Iles et qui fut construite en 1952 pour loger les Indiens de Sept-Iles que les développements de la ville restreignaient de plus en plus.

Moisie, le dernier des postes du Roi, est un petit village construit sur une presqu'île de sable balayée par les vents du large. La pointe Moisie s'avance entre la rivière du même nom et une profonde baie du Golfe St-Laurent ; ce fut de tous temps un point d'arrêt des trappeurs indiens qui revenaient du Labrador, en rapportant les fourrures les plus réputées au Canada, dont des peaux de martres considérées comme uniques.

Dès 1688, une mission fut organisée à cet endroit visité régulièrement par les prêtres de la Côte. Ce n'est pourtant qu'en 1854 que les premières familles résidentes s'y installèrent : les

frères Hamilton, qui venaient de Matane, et quelques familles indiennes. Le petit village se développera peu jusqu'en 1865, c'est-à-dire jusqu'à la découverte du sable magnétique des plages environnantes.

En fait, l'histoire du fer sur la Côte-Nord débuta à Moisie, et d'une façon qui tient autant de la fiction que de la réalité, ayant pour personnages quatre dévaliseurs de banque américains, un ancien chef de police de Montréal, un navigateur du St-Laurent et un ancien Lieutenant-Gouverneur de la Province de Québec.

Quatre loyalistes américains qui avaient dévalisé une banque à St-Alban dans le Vermont furent arrêtés à Montréal et mis en prison. Menacés de déportation dans leurs pays, ils racontèrent leur histoire au chef de police de Montréal en lui promettant de lui faire partager les quelques centaines de milliers de dollars qu'ils avaient volés s'il les aidait à s'enfuir.

Guillaume Lamothe, le chef de police de Montréal, raconta l'histoire des « raiders » au Lieutenant-Gouverneur du temps, Luc Letellier de St-Juste. Ce dernier, qui considérait leur acte comme légitime puisque ces soldats avaient dévalisé cette banque pour lutter contre la rébellion de leur Etat, décida de les faire évader, de même les cacher quelque temps aux Escoumins sur la Côte-Nord, où Letellier comptait des amis. Les « raiders » y furent conduits par David Têtu, commandant d'une goélette qui faisait du transport sur le St-Laurent. Parmi les quatre évadés, le capitaine d'arme Collins et trois soldats, Bruce, Doty et Scott, il y avait un minéralogiste.

Après un hiver passé aux Escoumins, les évadés demandèrent à David Têtu de les conduire à Sydney ; en route, ils firent escale à Moisie et le minéralogiste, émerveillé par l'immense étendue du sable magnétique de Moisie, convainquit David Têtu d'en transporter à Québec pour une analyse de laboratoire. L'examen révéla un pourcentage de fer très élevé. Après entente avec Luc Letellier de Saint-Juste et Guillaume Lamothe, on envoya des échantillons dans des forges américaines pour tenter des expériences. Succès ! Nos aventuriers, caressant déjà leur fortune, s'assurèrent de l'appui d'un puissant politicien et se mirent à l'œuvre.

Après avoir réuni les capitaux et les collaborateurs nécessaires, ils furent incorporés sous le nom de « La Compagnie des Mines de Moisie ». Peu après, ils obtinrent les concessions de terrain nécessaires à la construction de leur projet sur le versant nord de la rivière Moisie et commencèrent à dresser des plans. Toutefois, pour une raison que l'histoire ne dit pas, ces pionniers vendirent presque aussitôt leurs intérêts au groupe Molson, qui en devint le véritable exploitant sous un nouveau nom : « Moisie Iron Company ». C'était en 1867.

Il fallait un courage peu ordinaire et une confiance certaine pour entreprendre pareil projet dans des conditions aussi difficiles et aussi coûteuses. Il est vrai que dans ces années-là, le fer, très rare encore, était en grande demande.

Bien entendu, il n'était pas question d'électricité et le seul moyen de transport possible était

le bateau. Il fallait donc exploiter au maximum les possibilités de l'endroit. Les pionniers de notre industrie ne manquaient pas d'audace. On imaginerait mal aujourd'hui une telle organisation s'éclairant à la lampe à l'huile ; c'était pourtant le cas. Il fallait aussi fabriquer sur place les matériaux de construction en utilisant les ressources de l'endroit. A même le sable et la terre glaise de Moisie, on fabriqua la brique nécessaire à la construction des édifices, des cheminées, des fours. La chaux fut extraite d'une mine de calcaire située sur l'une des îles de la baie des Sept-Iles. La brique que l'on moulait alors était de très bonne qualité et répondait parfaitement aux besoins du temps.

On construisit six hauts fourneaux alimentés au charbon de bois, fait sur place. L'on obtenait du charbon en faisant calciner le bois dans les fours. Ces douze foyers de quarante pieds de diamètre, et pouvant contenir cent cordes de bois par fournée, étaient construits au bas d'une petite falaise de façon à pouvoir y déverser par en haut les charges de bois provenant des concessions voisines.

La compagnie fit aussi construire de grandes huttes pour loger ses ouvriers, dont le nombre atteignit environ quatre cents dans le plus fort des travaux. On payait les travailleurs entre \$0.50 et \$1.00 par jour, au moyen de jetons blancs d'une valeur de \$0.25 et \$0.50 et en jetons bleus de \$0.05 et \$0.10. Cette monnaie n'avait cours qu'aux guichets de la compagnie des forges.

Quand l'usine fut en pleine opération, chacun des fourneaux produisit une tonne forte par jour.

Pour opérer cette fusion, chaque four utilisait trois tonnes de charbon de bois. Après quelques années, William Molson découvrit qu'en mélangeant le minerai de Moisie au minerai titane qu'il extrayait des bords de la rivière des Rapides, près de Sept-Iles, il obtenait une qualité de fer supérieure, comparable au meilleur acier suédois. Une partie de l'excellent acier de Moisie fut utilisée dans la fabrication des essieux des tramways de Montréal, mais la plus grande partie était fondue en barres et expédiée outre quarante-cinquième.

L'usine produisait un métal de bonne qualité et caressait l'espoir d'un essor confortable. Malheureusement, le procédé était coûteux, partant le produit dispendieux, inconvénients qui contraignirent les propriétaires, d'abord à abaisser la qualité, enfin à abandonner la production quand commença l'exploitation des mines de fer aux Etats-Unis. Les tarifs douaniers subirent de ce fait une forte augmentation.

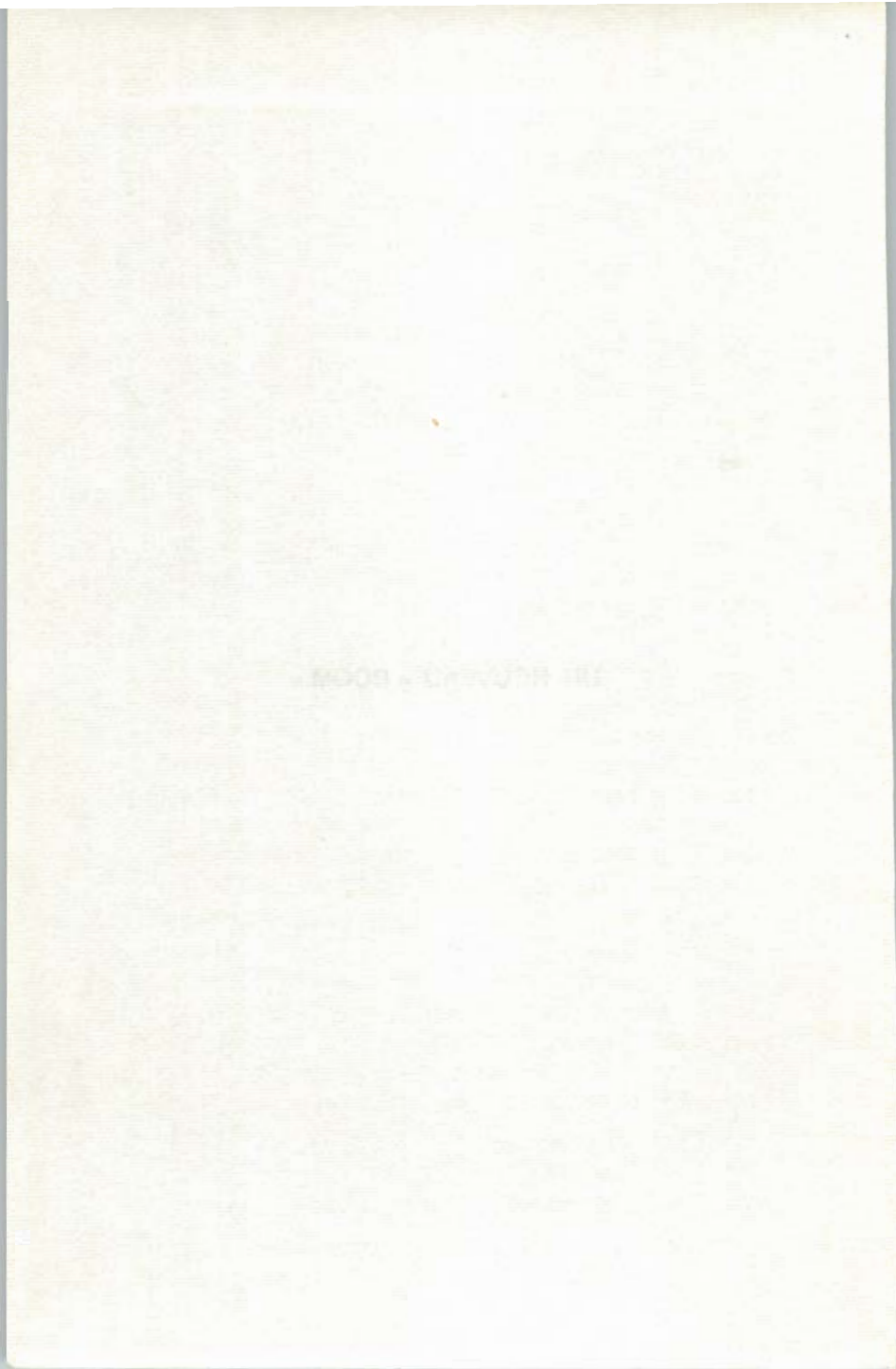
Au cours des premières années d'exploitation, le coût de la douane était de \$7.00 la tonne. Avec la poussée de l'exploitation américaine, les taux montèrent à \$35.00 la tonne. Ce fut le coup mortel asséné au commerce du minerai de fer canadien. Le 2 mars 1875, les fours et fournaux de Moisie Iron Company s'éteignirent pour ne plus se rallumer.

De tous ces travaux, il ne reste que peu de vestiges, si ce n'est le lac artificiel, quelque peu résorbé. Des fouilles feraient sans doute apparaître la base des hauts fourneaux, de même que les douze fours catelans qui servaient à la fabrication du charbon de bois.

Notre voyage par terre s'achève. Nous reviendrons sur nos pas — mais ce sera l'objet d'un autre guide : de Sept-Iles à Blanc-Sablon — vers Sept-Iles où nous attend un bateau qui nous transportera vers une autre région, complètement différente, mais elle aussi paradis de la chasse et de la pêche, du plein air, de la splendide nature de la Côte-Nord.

Let's say you put your hand in
 water and you feel it is warm —
 but you also know that the water
 is actually colder than your
 hand. How can you tell?
 The answer is simple —
 you feel the heat of the water
 on your hand, and you know
 that the water is actually
 colder than your hand.

UN NOUVEAU « BOOM »



La Côte-Nord, et tout particulièrement la région Port-Cartier-Sept-Iles, vit à l'heure actuelle des développements nouveaux et qui s'avèreront sans doute plus importants encore que ceux que la région a déjà connus.

Les deux principales compagnies minières, l'Iron Ore du Canada et la Compagnie minière Québec Cartier, ont déjà commencé les travaux qui aboutiront à des investissements de quelque 450 millions de dollars.

Pour l'Iron Ore, la construction d'une usine d'agglomération du minerai de fer (usine de bouletage) est commencée à quelques milles de la ville de Sept-Iles ; elle sera la plus importante en son genre au Québec. Cette construction entraîne d'autres développements considérables à Sept-Iles, des logements pour les nouveaux ouvriers, très nombreux, d'autres facilités commerciales. Le gouvernement fédéral doit également investir quatorze millions dans l'agrandissement des quais.

A Sept-Iles même, la ville grandit de jour en jour : plus de vingt-cinq rues nouvelles dans un nouveau secteur domiciliaire, sans compter les quelque dix nouvelles rues qui naîtront de la rénovation urbaine du vieux Sept-Iles (le village d'avant les années 1950). Actuellement, cette ville est devenue un immense chantier de construction.

En 1971-72, il faudra environ quinze-cents nouveaux logements pour répondre à la demande pressante et pour les prochaines cinq années, la construction domiciliaire devra se faire au même rythme.

Les facilités commerciales sont déjà en avance sur les besoins ; dans ce domaine aussi, des investissements assez considérables sont prévus. Outre le récent agrandissement du Centre d'achat du boulevard Laure pour l'implantation d'un nouvel édifice, « Le Concorde », on envisage la construction d'un autre Centre d'achat situé entre l'avenue Arnaud et la nouvelle Place du Commerce.

Dans le domaine de l'hôtellerie, l'automne 1971 aura vu l'ouverture d'une « Auberge des Gouverneurs » (une centaine de chambres) analogue à celle de Sainte-Foy à Québec. Carrefour de la vie économique du Nouveau-Québec, l'Hôtel Sept-Iles a aussi fait l'objet de nombreux et importants travaux d'agrandissement.

Parallèlement à l'explosion de la vie économique, la vie culturelle de la ville est brillamment illustrée en particulier par le Centre Culturel situé à l'Hôtel de Ville et qui forcera ce dernier à des agrandissements. Le Centre comprend en effet amphithéâtre, ateliers pour les arts plastiques, salles pour les activités culturelles, bureaux pour l'administration des loisirs et bibliothèque très riche et très moderne. Citons encore le grand dynamisme des nombreuses sociétés culturelles de la ville et l'établissement récent, dans l'édifice « Le Concorde », d'une librairie remarquablement

moderne et achalandée que l'on dit l'une des plus importantes du Québec.

Port-Cartier a aussi des projets de développement considérables. Au nombre des prévisions, citons le projet de l'usine de l'International Téléphone and Telegraph (ITT), usine de transformation du bois en tissus synthétiques qui demandera des investissements considérables sur une période de dix ans et qui s'alimentera de l'immense et riche forêt du domaine Sept-Iles-Natashquan.

Agrandissement du chemin de fer de Québec Cartier (88 milles) pour relier Gagnonville à Ferromont, nouvelle ville en construction près du Mont Wright où cette compagnie va désormais s'alimenter en minéral ; là encore, le chiffre des prévisions budgétaires est impressionnant.

Wabush Mines prévoit aussi des agrandissements fort importants. Récemment, on annonçait que ces projets seraient retardés ; il semble bien pourtant que, dans un avenir très rapproché, cette compagnie annoncera le début des travaux prévus.

Il est donc évident pour chacun que la Côte-Nord commence une nouvelle période d'expansion qui semble bien être plus considérable que ce qui a été connu par le passé. D'autant plus que l'électricité des Chutes Churchill ira vers les Etats-Unis en passant par la Côte-Nord et que Sept-Iles aura une sous-station des plus importantes où il sera possible aux industries d'obtenir de l'électricité à des taux préférentiels.

Qu'une région connaisse des développements plus rapides et plus considérables que d'autres

sur cette Côte-Nord, c'est certain et normal, mais il est bien clair que toute la Côte-Nord de Tadoussac à Natashquan va en profiter et partant tout le Québec.

On est loin, de plus en plus loin, de la « Terre que Dieu donna à Caïn » dont parlait Jacques Cartier et proche, bien plus proche, de la « Terre promise au peuple du Québec » et qui assurera son avenir. C'est cette terre que nous vous invitons à visiter.

MES SOURCES

- Vigneault, Placide – Un pied d'ancre, 311 p., Québec, 1969.
- Garnier, père Louis – Du cométique à l'avion, Québec, 1949.
- Carrière, Gaston, o.m.i. – Explorateur pour le Christ, 152 p., Ed. Rayonnement, Montréal, 1963.
- Comeau, Napoléon-A. – La vie et les sports sur la Côte-Nord, 372 p., Ed. Garneau, Québec, 1945.
- Trudel, Marcel – Le Comptoir, 1604-1627, Tome II de la Collection « Histoire de la Nouvelle-France », 554 p., Ed. Fidès, Montréal, 1966.
- Achard, Eugène – Sur les sentiers de la Côte-Nord, 206 p., Ed. Eugène Achard, 1960.
- Bruhet, Emond – Le Labrador et le Nouveau-Québec, Payot, Paris, 1949.
- La revue Saguenayensia, 1968, 1969, 1970, 1971.
- Tremblay, Victor, Mgr. – Histoire du Saguenay depuis les origines jusqu'à 1870, 465 p., Editions La Librairie Régionale, Chicoutimi, 1969.
- Le Journal « La Côte-Nord », Bale-Comeau, 1970-1971.
- Trudel, Marcel – Atlas de la Nouvelle-France, 224 p., Les Presses de l'Université Laval, 1968.
- Les Archives de la Ville de Sept-Îles.
- Les Archives de Pointe-des-Monts.

MR. J. J. JONES

1. The first part of the report is devoted to a general survey of the situation in the country. It is found that the country is in a state of general depression, and that the people are suffering from want and distress. The cause of this is attributed to the war, and the consequent destruction of property and the loss of life.

2. The second part of the report is devoted to a description of the various districts in the country. It is found that the districts are all in a state of general depression, and that the people are suffering from want and distress. The cause of this is attributed to the war, and the consequent destruction of property and the loss of life.

3. The third part of the report is devoted to a description of the various districts in the country. It is found that the districts are all in a state of general depression, and that the people are suffering from want and distress. The cause of this is attributed to the war, and the consequent destruction of property and the loss of life.

4. The fourth part of the report is devoted to a description of the various districts in the country. It is found that the districts are all in a state of general depression, and that the people are suffering from want and distress. The cause of this is attributed to the war, and the consequent destruction of property and the loss of life.

5. The fifth part of the report is devoted to a description of the various districts in the country. It is found that the districts are all in a state of general depression, and that the people are suffering from want and distress. The cause of this is attributed to the war, and the consequent destruction of property and the loss of life.

Tableau des distances
Côte-Nord du St-Laurent

De Québec à Tadoussac	134.4 milles
De Tadoussac à Sept-Iles	286. milles

Détails entre les principaux endroits

Tadoussac — Sacré-Coeur *	4. milles
Sacré-Coeur — Bergeronnes	11. milles
Bergeronnes — Les Escoumins	11. milles
Les Escoumins — Sault-au-Mouton	16. milles
Sault-au-Mouton — St-Paul du Nord	2. milles
St-Paul du Nord — Portneuf	9. milles
Portneuf — Forestville	9. milles
Forestville — Latour	6. milles
Latour — Colombier	10. milles
Colombier — Ilets Jérémie *	2. milles
Ilets Jérémie — Betsiamites *	11. milles
Betsiamites — Papinachois *	4. milles
Papinachois — Raguena	7. milles
Raguena — Ruisseau Vert	4. milles
Ruisseau Vert — Chute-aux-Outardes	6. milles
Chute-aux-Outardes — Pointe-aux-Outardes *	2. milles
Pointe-aux-Outardes — Pointe Lebel *	3. milles
Pointe Lebel — Hauterive	4. milles
Hauterive — Baie-Comeau	6. milles
Baie-Comeau — Frankelin	19. milles
Frankelin — Godbout *	15. milles
Godbout — Baie-Trinité	21. milles
Baie-Trinité — Ilets Caribou	7. milles
Ilets Caribou — Pointe-aux-anglais	14. milles
Pointe-aux-anglais — Rivière Pentecôte	4. milles
Rivière Pentecôte — Port-Cartier	22. milles
Port-Cartier — Ste-Marguerite *	15. milles
Ste-Marguerite — Clarke-City *	7. milles
Clarke-City — Sept-Iles	16. milles
Sept-Iles — Moisie	16. milles

* Il s'agit du millage jusqu'à l'intersection de la route qui mène à ces villages.

Millage officiel — Ministère de la voirie — Québec

Par P. P. Labrie, ing. Hauterive

STATE OF NEW YORK

IN SENATE

JANUARY 18, 1900

REPORT OF THE COMMISSIONERS OF THE LAND OFFICE

IN RESPONSE TO A RESOLUTION PASSED BY THE SENATE

APRIL 18, 1899

ALBANY: J.B. LIPPINCOTT COMPANY, PRINTERS

TABLE DES MATIÈRES

Préface de Mgr N. A. Labrie C. J. M.	9
Visitez la Côte-Nord	15
Des Vikings aux premiers colons	23
La Grande Geste Indienne	33
Des chantiers forestiers	
à la grande aventure du fer	41
Du côté de Tadoussac	51
De Tadoussac à Sept-Îles	63
Grandes-Bergeronnes	65
Les Escoumins	68
Saut-au-Mouton	74
Saint-Paul-du-Nord	75
Sainte-Anne-de-Portneuf	77
Forestville	79
Les Îlets-de-Jérémie	83
Colombier	86
Betsiamites	88
Ragueneau	91
Chute-aux-Outardes	92
Hauterive	94
Baie-Comeau	97
Franquelin	101
Godbout	103
Pointe-des-Monts	106
Baie-Trinité	113
Pointe-aux-Anglais	116

Pentecôte	119
Port-Cartier	120
Clarke-City	124
Du côté de Sept-Îles	129
Moisie	151
Un nouveau « boom »	161
Sources	167
Tableau des distances —	
Côte-Nord du Saint-Laurent	169