

La symbiose progressive des régions Gaspésie - Rive-Sud et Côte-Nord

Pierre-Yves Pépin

Volume 35, Number 4, January–March 1960

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1001495ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1001495ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (print)

1710-3991 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Pépin, P.-Y. (1960). La symbiose progressive des régions Gaspésie - Rive-Sud et Côte-Nord. *L'Actualité économique*, 35(4), 626–658.
<https://doi.org/10.7202/1001495ar>

La symbiose progressive des régions Gaspésie - Rive-Sud et Côte-Nord

Si la rive sud du Saint-Laurent, peuplée depuis l'arrivée des Français dans le nord-est américain, a toujours eu de nombreux contacts avec les régions plus densément peuplées à l'Ouest, par contre, la Gaspésie fut généralement ignorée jusqu'à la construction, en 1929, de la voie de ceinture de la péninsule. Depuis, le tourisme y a pris une expansion considérable. La Côte-Nord, cependant, reste *terra incognita*, sur six cents milles de côtes, de Tadoussac à Blanc-Sablon. Il y a encore quelques années, seuls quelques voyageurs et fonctionnaires en avaient une certaine connaissance.

Ces régions excentriques ont toujours possédé des liens sociaux et économiques communs, la Gaspésie - Rive-Sud fournissant les éléments humains qui ont assuré le peuplement de la Côte-Nord. À eux se sont joints les émigrants temporaires, bûcherons surtout, qui ont entrepris l'exploitation du couvert forestier dès le milieu du XIX^e siècle; des moyens de transport ont été graduellement établis d'une rive à l'autre, par bateau d'abord, par avion ensuite. Ces relations se sont maintenues et consolidées jusqu'à récemment.

Depuis 1950, la mise en valeur des ressources minières et hydro-électriques de la Côte-Nord s'effectue avec une rapidité extrême et une importance économique et technique sans précédent au Québec, mise en valeur internationalisée tant par les entreprises qui la dirigent que par la provenance des capitaux, et dont la permanence est basée sur la qualité et le volume des ressources

exploitées. Tout cela est bien connu, et on ne notera ici que quelques aspects particuliers du phénomène, tels que la création spontanée de centres urbains et de transformation industrielle, la mise en œuvre d'audacieux moyens de transport et de communication, l'utilisation soudaine de forts volumes de main-d'œuvre, dont une partie notable des surplus de population active de la région Gaspésie — Rive-Sud.

L'essor de la Côte-Nord arrive à point pour revitaliser cette dernière, dont l'économie est encore largement basée sur des activités primaires comme l'exploitation forestière, l'agriculture, la pêche, et où, à l'exception de l'exploitation du minerai cuprifère de la *Gaspé Copper Mines Ltd* (Murdochville), l'industrie minière est sans importance. L'industrie manufacturière est aussi peu développée, et les matières premières aussi bien que la plupart des marchés sont éloignés. Finalement, l'accroissement de la population est rapide, et bon nombre d'éléments doivent émigrer.

Depuis qu'a commencé l'essor de la Côte-Nord, de nouvelles données apparaissent: production agricole et industrielle graduellement orientée vers ce nouveau marché, essai de contrôle des moyens de transport et communication, canalisation d'un fort volume de main-d'œuvre, affermissement des relations sociales et économiques préexistantes. Il sera intéressant de décrire ici l'économie et les relations traditionnelles de ces régions, les changements survenus, les réactions des habitants de la Rive-Sud de l'estuaire¹ à l'égard de ces changements, les problèmes qui surgissent.

* * *

Lors d'un même voyage (1534), Jacques Cartier a exploré la basse Côte-Nord et longé le littoral gaspésien de la baie des Chaleurs². Dans une région comme dans l'autre, la mise en valeur s'est fait attendre. Au cours des XVI^e et XVII^e siècles, les Français fondent beaucoup d'espoir sur le rendement des pêcheries commerciales installées dans la péninsule gaspésienne. Plus souvent qu'autrement, cependant, on laisse tomber l'entreprise lorsque

1. Afin d'éviter les répétitions fastidieuses, le terme «rive sud de l'estuaire» est substitué parfois à celui de «région Gaspésie — Rive-Sud».

2. Bernard, Antoine: *La Gaspésie au soleil*, édition des Clercs de Saint-Viateur, Montréal, 1925, page 58.

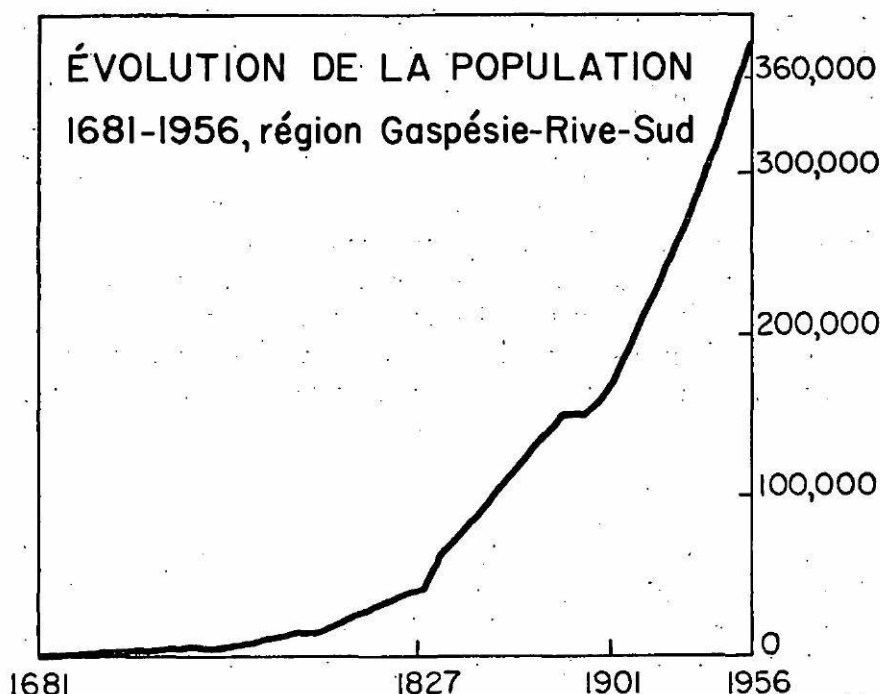
les capitaux ne fructifient pas assez rapidement. Quoique la plus grande partie du littoral gaspésien soit déjà concédée en seigneuries, on n'y recense que quelques habitants; ils sont d'ailleurs évacués par les soldats de Wolfe au moment de la Conquête. C'est l'arrivée des Acadiens (1755), Jersiais et Guernesiais (1763), Loyalistes (1780), puis celle des Britanniques, qui donne un certain essor au peuplement du littoral de la baie des Chaleurs et de l'Est de la péninsule. Après la chasse aux animaux à fourrure et la pêche, l'exploitation de la forêt et l'agriculture sont développées:

À l'Ouest, le peuplement de la Rive-Sud est favorisé par la proximité de Québec et des conditions naturelles plus favorables que dans la péninsule et sur la Côte-Nord. Tôt peuplée à l'ouest de Kamouraska, ce n'est qu'au moment où les vieilles paroisses disposent de forts excédents de population que le peuplement s'effectue lentement à l'aval; Rivière-du-Loup, Rimouski, Matane, la Côte-Nord. La pratique d'une agriculture de qualité prédomine à l'Ouest, se métamorphosant graduellement en agriculture de subsistance liée à la forêt et à la pêche commerciale, vers l'Est, en direction de la Gaspésie. Plus tard, au milieu du XIX^e siècle, l'occupation des hautes terres de la Rive-Sud débute, tentative de mise en valeur agricole qui se transforme rapidement en exploitation prédatrice de la forêt.

L'évolution du peuplement régional depuis les débuts de l'occupation du territoire est bien illustrée par le graphique I, peuplement atteignant environ 400,000 âmes en 1959. La population a toujours été caractérisée par des taux d'accroissement naturel élevés et constants (taux atteignant encore 27.4 pour mille, en moyenne, au cours des années 1951-55, alors que le taux moyen de la Province est de 19.4 pour mille. Cette population est très jeune (52.3 p.c. des habitants ont moins de 20 ans en 1956), et les structures de son économie, archaïques par rapport à celles du centre du Québec, ne lui permettent pas de conserver l'accroissement naturel. Ainsi, de 1931 à 1956, la région accuse une perte de 77,475 habitants¹. Cette émigration s'exerce évidemment au profit des centres industrialisés, mais aussi en direction de la Côte-Nord, qu'il s'agisse d'émigrants temporaires ou définitifs, classification que nous définirons plus loin.

1. Pépin, Pierre-Yves, *La mise en valeur de la région Gaspésie - Rive-Sud*, chapitre III, «La population». Manuscrit à paraître en 1960.

Graphique I



Quant à la population active de la région Gaspésie - Rive-Sud, le secteur primaire est le plus largement représenté, soit 46.7 p.c. de l'ensemble, en 1951, suivi du tertiaire, 33.0 p.c. et du secondaire, 20.3 p.c. L'agriculture occupe 35.1 p.c. de la population active, et par contraste, l'industrie manufacturière en groupe 8.8 p.c. à peine. Finalement, le caractère ethnique de la population régionale est marqué par la dominante de l'élément français: 94.2 p.c. lors du recensement de 1951, comparativement à 4.8 p.c. de Britanniques; il ne reste que 1 p.c. pour ceux d'autres origines.

Quoique cette population soit surtout rurale (73 p.c. comparativement à 30 p.c. pour le Québec en 1956), l'estuaire du Saint-Laurent, voie de communication facile, et les basses terres en bordure, propices à l'établissement humain, ont favorisé la création et la transformation subséquente d'un certain nombre de localités de la Rive-Sud et de la Gaspésie en agglomérations urbaines relativement importantes. Il s'agit principalement de Montmagny, Rivière-du-Loup, Rimouski, Mont-Joli, Matane.

Au début de l'occupation humaine de la vallée du Saint-Laurent, la ville de Québec polarisait une grande partie des échanges et remplissait bon nombre de fonctions. Cependant, au fur et à mesure de la mise en valeur des régions de l'estuaire, les villes précédemment énumérées ont acquis des fonctions commerciales, industrielles, administratives, éducatives, religieuses, et ont élevé graduellement la qualité de leurs fonctions; l'influence de Québec s'en est ressentie. À l'heure de l'essor de la Côte-Nord, la plupart de ces villes, après s'être affirmées sur leur propre territoire, sont maintenant prêtes à rayonner à l'extérieur, et des axes de communication et d'échanges sont établis d'une rive à l'autre, transversalement au courant traditionnel de circulation, le Saint-Laurent.

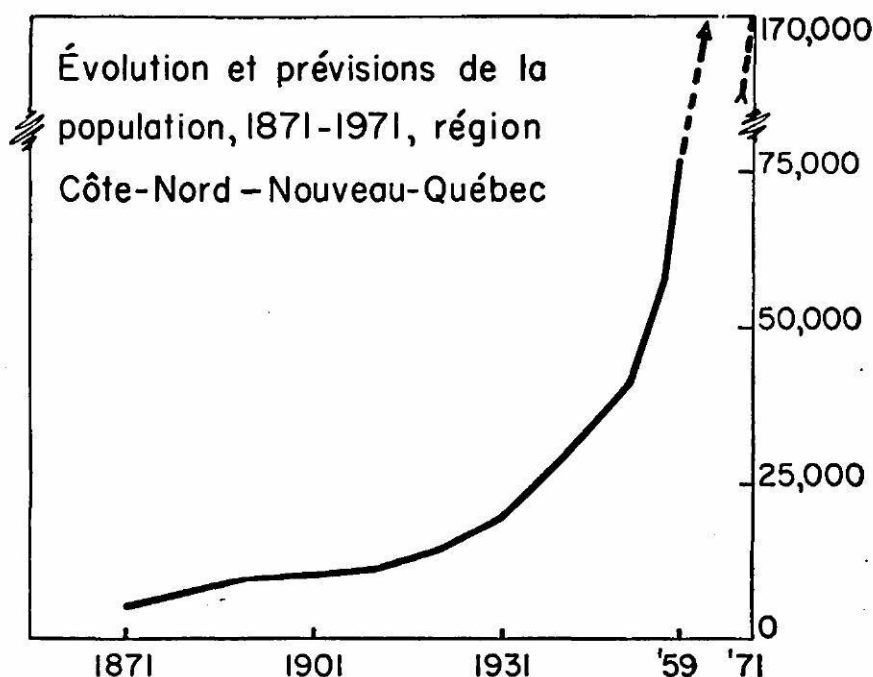
* * *

L'austère et lointaine Côte-Nord, dont l'arrière-pays est si difficile d'accès, n'a pas bénéficié d'un développement économique et humain comparable à celui de la région Gaspésie - Rive-Sud. L'évolution de son peuplement en est l'indice le plus sûr (graphique II). Lors du passage du géographe Brouillette¹ dans cette région en 1946, la population de la Côte-Nord était de 30,000 âmes à peine, population d'origine canadienne-française et acadienne en majorité (83 p.c. en 1941). Les Britanniques (10 p.c.), pêcheurs et chasseurs surtout, étaient concentrés entre Harrington et Blanc-Sablon. Finalement, les Indiens montagnais comptaient pour 7 p.c. de l'ensemble.

Sur le plan économique et humain, la Côte-Nord se divise, à cette époque, en trois secteurs. Le premier est compris entre Tadoussac et Sainte-Anne-de-Portneuf (8,000 âmes); l'agriculture à l'Ouest et l'exploitation forestière à l'Est dominant; Sacré-Cœur et les Escoumains sont les seules localités où le chiffre de la population dépasse 1,000 âmes. Le deuxième secteur, qui s'étend de Forestville à Clarke-City, est le domaine de l'exploitation forestière; Forestville et ses environs comptent 1,519 âmes, Baie-Comeau 2,592 âmes, Shelter-Bay 1,200 âmes (12,500 âmes pour le secteur). Le troisième, de beaucoup le plus étendu, s'allonge

1. Brouillette, Benoît: «La côte nord du Saint-Laurent», *Revue canadienne de Géographie*, 1947, vol. I, no 1, pp. 3-21; nos 2-3, pp. 8-28; no 4, pp. 21-40.

Graphique II



de Sept-Îles à Blanc-Sablon. La population se livre à la chasse aux animaux à fourrure et à la pêche. Sur une population totale de 9,400 âmes, Sept-Îles et ses environs comptent 1,450 âmes, Rivière-au-Tonnerre 1,000 âmes, Hâvre-Saint-Pierre 1,400 âmes.

Quant à la vie économique, le recensement de 1941 nous apprend que la valeur totale de la production et du commerce se chiffre par 14.1 millions de dollars. Si l'on y ajoute 400,000 dollars représentant la valeur marchande des animaux à fourrure, nous n'atteignons même pas la valeur des ventes de la ville de Rimouski en 1951. Environ les deux tiers de cette somme viennent des produits de la forêt et de la transformation du bois, 3.8 millions des ventes de gros et détail, un demi-million des produits agricoles, et autant des produits de la pêche.

Ainsi donc, l'industrie forestière est la principale activité économique; elle débute en 1845 par l'établissement d'une scierie aux Escoumains. En 1901, l'usine de pâte de la *Gulf Paper & Pulp* est mise en marche à Clarke-City (production quotidienne: 150 tonnes de pâte). La *Quebec North Shore Paper* (intérêts du

New York News et du *Chicago Tribune*) fonde une usine de pâte et de papier à Baie-Comeau en 1937, dont la capacité annuelle de production atteint 175,000 tonnes de papier journal. Les autres centres forestiers sont Franquelin, Godbout, Baie-Trinité, Rivière-Pentecôte, Shelter-Bay, qui expédient tout leur bois à l'extérieur à l'état brut. Au cours de la décennie 1940-50, près de 50 millions de pieds cubes de bois sont coupés annuellement par une quinzaine de compagnies; il s'agit essentiellement de bois à pâte.

Les exploitations minières dans le Nouveau-Québec débutent en 1862 par les travaux du géologue A.P. Low. Cinq ans plus tard, *Moisie Iron Works* exploite les sables ferrifères (titanomagnétiques) à l'embouchure de la Moisie (15 milles à l'est de Sept-Îles); les opérations cessent en 1875. En 1929, les prospecteurs de la *New Quebec* font la découverte d'un minerai de fer à haute teneur au lac Ruth (Labrador). Cinq ans plus tard, le docteur J.-A. Retty, au service de *Labrador Mining & Exploration*, localise un autre gisement important à Burnt-Creek (2 milles à l'ouest de Schefferville). Le même géologue fait aussi la découverte du dépôt d'ilménite du lac Allard (1941), qui serait le plus considérable qui soit actuellement connu. Mais lors du passage de Brouillette sur la Côte-Nord, en 1946, on n'effectue encore que des travaux de prospection¹. Mentionnons, entre autres, ceux de la *Hollinger North Shore Exploration* et de la *Norancon* (*Noranda Mines*). Si la découverte de réserves importantes de minerai de fer est déjà mentionnée, les observateurs semblent douter d'une mise en valeur prochaine².

* * *

Une mise en valeur aussi rudimentaire que celle de la Côte-Nord à cette époque ne nécessitait pas une organisation de transport complexe, tant pour l'expédition du bois que pour l'acheminement des approvisionnements et de la main-d'œuvre. Ainsi, jusqu'au début du siècle, c'est la goélette à voile, plus tard motorisée, d'une longueur moyenne de 90 pieds et jaugeant 150 tonneaux, qui est l'embarcation-type servant au cabotage entre les

1. Brouillette, Benoît, op. cit., no 4, page 27.

2. Ibid., page 27.

deux rives de l'estuaire et du golfe¹. Quelques steamers sont affrétés par les entreprises forestières pour l'expédition de leurs produits.

De Matane plus particulièrement, les communications étaient déjà bien organisées au cours de la décennie 1920-30; le *Mercier*, propriété de la *Saint Lawrence Steamship*, reliait directement la région voisine, alors que le *Père Arnaud*, propriété de la *Compagnie de Messageries Maritimes Nord*, reliait Québec à Sept-Îles avec escales à Rimouski et Matane². En 1924, on assiste à la création de la *Compagnie de Navigation Rimouski-Saguenay* (Rimouski) et de la *Heppell Transportation* (Matane), dont les activités seront axées essentiellement sur la Côte-Nord.

En 1920, les frères Clarke de Toronto, qui avaient déjà à leur actif la création de l'usine de pâte de Clarke-City (1901), organisent une entreprise de transport maritime: la *Clarke Steamship* était née, desservant la Côte-Nord à partir de Québec et Montréal. La *Bras d'Or Navigation*, une filiale, fut aussi organisée pour relier les postes de la basse Côte-Nord³ pendant l'hiver, à partir de Québec et de Pointe-au-Pic (Charlevoix). Une deuxième filiale, la *Cie de Transport du Bas Saint-Laurent*, est créée en 1929 par la fusion de *Heppell Transportation* et de la *Compagnie Transport Rimouski-Saguenay*. Cette nouvelle entreprise améliore les relations préexistantes, desservant plus particulièrement le secteur Forestville-Hâvre-Saint-Pierre, à partir de Rimouski et Matane. Le *V. M. Manicouagan*, le *Marco Polo*, le *Mayta*, sont alors utilisés. En relation directe avec la création de la papeterie de Baie-Comeau, le *Jean Brillant* est ajouté à la flotte de l'entreprise, en 1935, bateau relativement puissant muni d'un système de radio-téléphonie, ce qui était une innovation pour l'époque⁴.

Le transport aérien organisé débute en 1927, alors que la *Transcontinental Airways* établit le premier courrier régulier entre Québec, Bersimis, Sept-Îles et Port-Menier (île d'Anticosti). À notre connaissance, la première organisation de transport

1. Lëgaré, Jean-Paul: «L'histoire de la navigation dans le Bas Saint-Laurent», *L'Écho du Bas Saint-Laurent* (hebdomadaire de Rimouski). Article publié en cinq tranches entre le 14 octobre et le 11 novembre 1959.

2. Gagnon, Antoine: *Monographie de Matane*, Rimouski, 1945, p. 218.

3. La basse Côte-Nord s'étend de Sept-Îles à Blanc-Sablon, par opposition à la haute Côte-Nord limitée par Tadoussac, à l'Ouest.

4. Lëgaré, J.-P., op. cit., 4^e partie, 4 novembre 1959.

aérien de la rive sud de l'estuaire voit le jour en 1934, alors que les deux frères Watts de concert avec *Commercial Airways* créent la première liaison aérienne avec les centres forestiers de la région voisine. Ce service n'existe que l'hiver, et durant la première année, les avions doivent atterrir sur la surface gelée de la rivière Matane. En 1935, 1,238 passagers sont transportés d'une rive à l'autre¹. L'année suivante, *Quebec Airways* organise un service quotidien identique, utilisant Rimouski comme base. Finalement, l'entreprise *Les Ailes du Nord* débute modestement sur la Côte-Nord en 1940, utilisant un appareil *Norseman* au transport des prospecteurs, des malades, du courrier. Avant l'essor de la Côte-Nord, les échanges, quoique relativement importants, se greffaient à peu près tous sur l'exploitation forestière: entrepreneurs forestiers et main-d'œuvre, nourriture, outillage, chevaux, foin, etc. . .

* * *

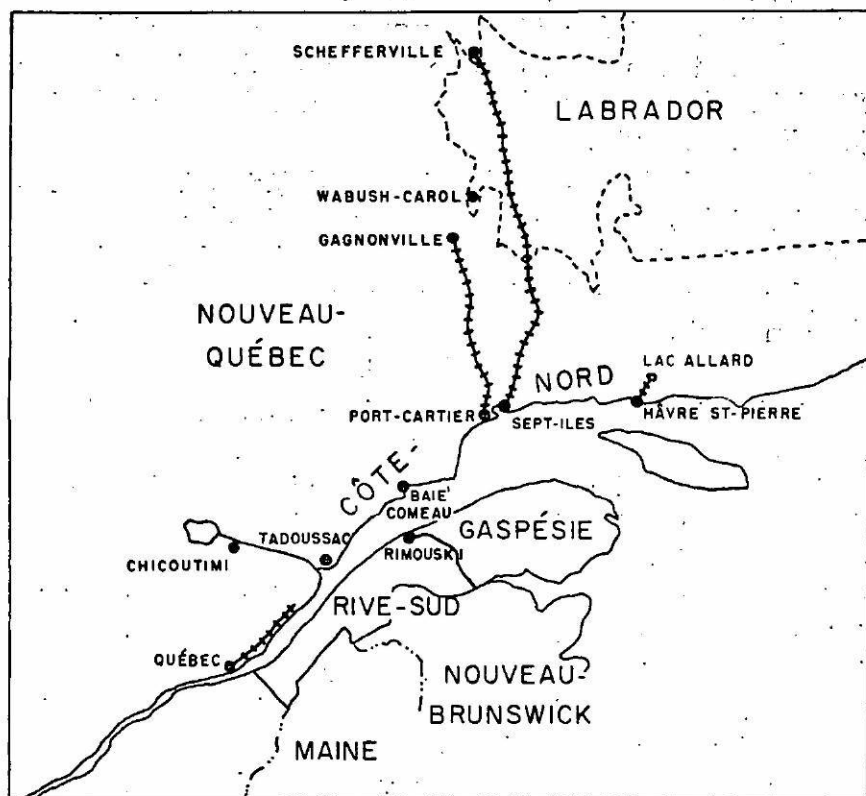
«Au cours des années récentes, la diminution des réserves de minerai dans la région du lac Supérieur a incité la compagnie à acquérir plusieurs options dans le Labrador, le Québec et le Nord de l'Ontario.» Cette citation de Kerr², à propos de la *Steel Company of Canada*, dans son étude fondamentale sur la géographie du fer et de l'acier, pourrait être répétée à propos de tous les complexes industriels exploitant les minerais de la région du lac Supérieur; le besoin devient pressant pour ces entreprises de contrôler des réserves importantes de minerai afin d'assurer la permanence de leurs opérations. La Côte-Nord, le Nouveau-Québec, le Labrador, ont bien répondu à ce besoin, raison essentielle de leur mise en valeur.

Après une longue période de prospection minière, tant sur la Côte-Nord que dans son arrière-pays, la *Quebec Iron & Titanium Corporation* (organisée conjointement par la *New Jersey Zinc* et la *Kennecot Copper*, en 1948) est la première entreprise qui met un gisement en état d'exploitation: dès 1950, *Q.I.T.C.* expédie l'ilménite du lac Allard (lac Tio) à Hâvre-Saint-Pierre, par une

1. Gagnon, A., op. cit., p. 230.

2. Kerr, Donald: «The geography of Canadian iron and steel industry», *Economic Geography*, (périodique), vol. 35, no 2, avril 1959, p. 155.

Graphique III



voie ferrée de 27 milles de longueur¹. De là, le minerai est chargé sur bateau et transporté à l'usine d'affinage de l'entreprise, à Sorel; 4 millions de tonnes ont été expédiées de 1948 à 1959.

Alors que l'expédition d'ilménite débute, l'*Iron Ore Company of Canada* (filiale de *Hollinger-Hanna*) entreprend la mise en valeur des gisements de Knob-Lake – Burnt-Creek, où sont inventoriées des réserves de l'ordre de 400 millions de tonnes d'un minerai suffisamment riche pour ne pas nécessiter la concentration. L'aménagement s'effectue à vive allure: on construit la ville de Schefferville, une voie ferrée de 360 milles pour relier le lieu d'exploitation au littoral, un aéroport et un port d'expédition. De 1950 à 1954, *Quebec North Shore & Labrador Railway* (contrôlée par le consortium) construit la voie ferrée tandis que *Hollinger*

1. Massue, Huet, *Year round navigation between Rimouski and the North Shore . . .*, Montréal, 1957, p. 36.

Ungava Transport (une autre filiale) établit un pont aérien reliant Mont-Joli et Sept-Îles; 100,000 tonnes de fret sont ainsi transportées. Enfin, en 1954 débute l'expédition du minerai de fer; 54 millions de tonnes ont été transportés du début des opérations jusqu'à la fin de 1959.

Peu après la découverte d'un gisement de 7.5 millions de tonnes, de minerai de feldspath à haute teneur, à Baie-Johan-Beetz, *Spar-Mica Corporation* entreprend la construction d'une usine sur l'emplacement même du gisement, en 1956. À la mi-novembre de l'année suivante, l'usine fonctionne et 4,000 tonnes de minerai sont expédiées à Camden, New Jersey¹.

Situé à l'intérieur du Nouveau-Québec et du Labrador (Terre-Neuve) à la fois, le secteur délimité par le mont Reed, le mont Wright, le lac Wabush et le lac Carol, qui possède des réserves de l'ordre de 10 milliards de tonnes d'un minerai de fer de teneur moyenne (30 à 40 p.c.), est bientôt mis en valeur. Deux cents milles au nord-ouest de Sept-Îles, la *Quebec Cartier Mining* (filiale de *U.S. Steel*) entreprend l'exploitation au mont Reed (mentionné parfois sous le nom de secteur du lac Barbel ou du lac Jeannine). L'organisation de l'entreprise exige la construction d'un atelier de concentration, d'une ville (Gagnonville), d'une centrale hydroélectrique de 60,000 c.v. sur la rivière Hart-Jaune, d'une route et d'une voie ferrée qui relieront l'usine au littoral, d'une seconde ville à cet endroit (Port-Cartier), d'un port d'expédition en eau profonde. Le coût total de l'aménagement est d'environ 300 millions de dollars.

L'année dernière, *Wabush Iron* a commencé la construction d'un atelier de concentration de minerai de fer (lac Wabush - lac Carol), 42 milles à l'ouest de la voie ferrée du *N.N.S. & L. Railway* (mille 224); la production annuelle sera de l'ordre de cinq millions de tonnes de concentré. Tout à côté, *I.O.C.C.* entreprend aussi la construction d'un atelier de concentration, dont la capacité de production sera de 6 millions de tonnes. Au moins une partie de ce minerai sera mélangé à celui de Knob-Lake, afin d'enrichir ce dernier. L'expédition du minerai des deux entreprises débutera en 1963, alors qu'elles utiliseront conjointement la voie ferrée.

1. Massue, Huet, *Improved winter navigation in the lower St. Lawrence River and Gulf region*, Montréal, 1958, p. 51.

Enfin, mentionnons que la compagnie *Arnaud* (filiale de *Dominion Dock* de Montréal) aménage des installations importantes (de 10 millions de dollars) pour l'entreposage et la manutention du minerai de fer à Pointe-Noire, près de Sept-Îles; la voie ferrée sera branchée évidemment sur celle de l'I.O.C.C.¹ Il semble que les installations de *Arnaud* serviront à l'expédition du minerai de Wabush, car celles de Sept-Îles ne pourront plus suffire, lorsque l'extraction s'effectuera à un rythme maximum. À plus longue échéance, on peut, parmi d'autres projets, citer celui de l'*Ungava Iron Ore*, (intérêts *Rio Tinto*, *Cyrus Eaton* et *Krupp*) de construire un atelier de concentration de minerai de fer en bordure de la baie d'*Ungava*².

Dans un tout autre domaine, les facilités accrues pour la navigation, l'électricité abondante, la nécessité d'un fret de retour pour les cargos et les *lakers* ont favorisé la création d'une aluminerie et d'entrepôts à grain, à Baie-Comeau. En 1955, *Quebec North Shore Paper* et *British Aluminium* s'associent pour former la *Canadian British Aluminium*, dont la production débute en 1957. La capacité de production, initialement de 45,000 tonnes, a été portée à 90,000 tonnes. Cette capacité sera éventuellement doublée. Peu de temps après la construction de l'aluminerie (1958), a débuté celle des silos à grain de *Cargill Grain*, de Winnipeg (compagnie-sœur de *Cargill*, Minneapolis, É.-U.). La capacité d'entreposage des silos est de 12 millions de boisseaux, et l'on prévoit que 75 millions de boisseaux seront expédiés chaque année; les opérations doivent commencer en 1960.

Un des facteurs de base qui assurent ici une mise en valeur rationnelle du territoire et, en particulier, du sous-sol minier est l'existence et l'utilisation graduelle d'énormes ressources d'énergie hydroélectrique³, évaluées à 12 millions de c.v., dont près de la moitié sur les seules rivières aux Outardes et Manicouagan (l'inventaire ne tient pas compte de la rivière Hamilton, située au Labrador, dont les ressources sont évaluées à 5 millions de c.v.).

1. Massue, Huet, *The region with a future, the Gulf and Lower St. Lawrence*, Montréal, 1959, p. 25.

2. Une voie ferrée de 20 milles relierait le port de Hope's-Advance-Bay, et un deuxième serait construit à Rype-Island, au Groenland. On prévoit le traitement de 20 millions de tonnes de minerai.

3. Pépin, Pierre-Yves, «Évolution récente et perspectives de la région du Bas Saint-Laurent», *Le Devoir*, Montréal, 22 juin 1959; numéro spécial intitulé: «La vallée du Saint-Laurent à l'heure de la voie maritime».

Au début de l'essor, en 1950, les aménagements de toute la région dépassaient à peine 82,000 c.v. Depuis, l'*Hydro-Québec* a construit la centrale *Bersimis I* (Labrieville) sur la rivière Betsiamites, qui produit maintenant 1.2 million de c.v. La construction de la centrale *Bersimis II*, à l'aval, est en voie de parachèvement: la capacité des turbines installées était de 513,000 c.v. en 1959, et 342,000 c.v. y seront ajoutés en 1960. De son côté, *Manicouagan Power* a procédé à des aménagements hydroélectriques importants depuis 1952, et la puissance installée est portée à 292,400 c.v. Au total, à la fin de 1960, 2,515,410 c.v. auront été aménagés sur la Côte-Nord. Si la demande d'électricité au Québec conserve son taux d'accroissement actuel (5.2 p.c. par année, pour la moyenne des années 1930-1960), il est fort possible que des aménagements soient prochainement effectués sur la Manicouagan¹. Une voie d'accès aux «cinquièmes chutes» est d'ailleurs en construction. Un barrage de retenue de 700 pieds de hauteur sera construit, derrière lequel les eaux prendront de sept à huit ans à atteindre le niveau voulu, à cause des vastes dimensions du bassin ainsi formé.

L'électricité est d'ailleurs transportée dans le sens inverse à la direction générale Rive-Sud - Côte-Nord. Depuis 1954, quatre câbles sous-marins (31.5 milles de longueur) relient les lignes de la centrale de *Manicouagan Power* d'abord, de *Bermisis I* ensuite, et les Boules sur la rive sud de l'estuaire. En 1956, 54.5 millions de Kwh étaient consommés par les clients de la *Cie de Pouvoir du Bas Saint-Laurent*, représentant plus de 50 p.c. de la consommation totale des usagers. De plus, une ligne de transmission relie directement l'exploitation minière de Murdochville.

En 1957, la valeur de la production de la région Côte-Nord - Nouveau-Québec atteint 200 millions de dollars, dont 110 pour les minerais et 65 pour les produits de la forêt, soit respectivement 55 et 32.5 p.c. du total. On prévoit que la valeur de la production atteindra 700 millions de dollars en 1970 (dollar constant de 1957); les minerais compteront alors pour 47 p.c., l'énergie hydroélectrique 18 p.c., l'aluminium 13 p.c., les produits de la forêt 11 p.c.²

1. Massue, Huet, «L'Épopée de la Côte-Nord», *L'ingénieur*, (trimestriel), Montréal, 1959, no 180, p. 28.

2. Massue, Huet, op. cit., «The region with . . . », p. 67.

Les investissements, qui se chiffraient à environ 600 millions de dollars en 1955, atteignent 1,100 millions de dollars en 1959, dont les trois cinquièmes en aménagements industriels et miniers, et le reste en aménagements hydroélectriques. Les investissements doivent doubler d'ici 1970, pour atteindre alors 2,500 millions de dollars. Les rapports entre les deux catégories d'investissements précédemment mentionnées varieront peu, semble-t-il¹.

Le trafic portuaire, modeste, comme nous l'avons constaté précédemment, avant l'essor économique, a augmenté au rythme des aménagements. En 1957, le volume s'élève à 16.8 millions de tonnes, dont 11.8 millions de tonnes va au trafic extérieur et 5 millions de tonnes au trafic intérieur². Les expéditions de minerai de fer à Sept-Îles font évidemment de ce port le plus important de la région, les entrées et sorties représentant 87 p.c. du trafic de l'ensemble de la région. Le volume du minerai de fer expédié augmentera fortement lorsque toutes les entreprises seront en état de production, et atteindra environ 35 millions de tonnes (1970). L'ilménite (transport prévu de 400,000 tonnes en 1959), le feldspath, l'aluminium, les grains, les produits du bois (3,613,000 tonnes en 1957) laissent prévoir un trafic portuaire extrêmement important, trafic qui commande déjà la navigation d'hiver, malgré la rudesse du climat et le danger de circulation à travers les glaces du golfe. Quinze mille tonnes ont été expédiées de Sept-Îles pendant l'hiver 1958-59; les expéditions atteindront éventuellement 1.5 million de tonnes.

Disons finalement un mot de la population de la Côte-Nord et de l'intérieur, dont le taux d'accroissement annuel s'accélère: 5.1 p.c. pour la période 1951-56, comparativement à 10.7 p.c. de 1956 à 1959. Les prévisions de population, basées sur les aménagements actuels et futurs de la Côte-Nord, ne sont pas moins élevées. Un fait important à noter est que la partie urbanisée de la population s'accroît très rapidement; le tableau ci-dessous en fait foi. (Dès 1961, il faudra ajouter la population de la nouvelle ville du secteur Wabush-Carol, qui atteindra 5,000 âmes environ.)

1. Ibid. p. 63.

2. *Shipping Report* (year ended December 31, 1957), Section I, II, III, Dominion Bureau of Statistics, Ottawa.

Tableau I
Population des villes

	1951	1959-60
Sept-Îles.....	1,866	11,860
Schefferville.....	—	4,600
Baie-Comeau.....	3,972	7,500
Hauterive.....	283	4,750
Port-Cartier.....	—	2,500 ¹
Gagnonville.....	—	2,500 ¹
	6,121	33,710

1. Environ.

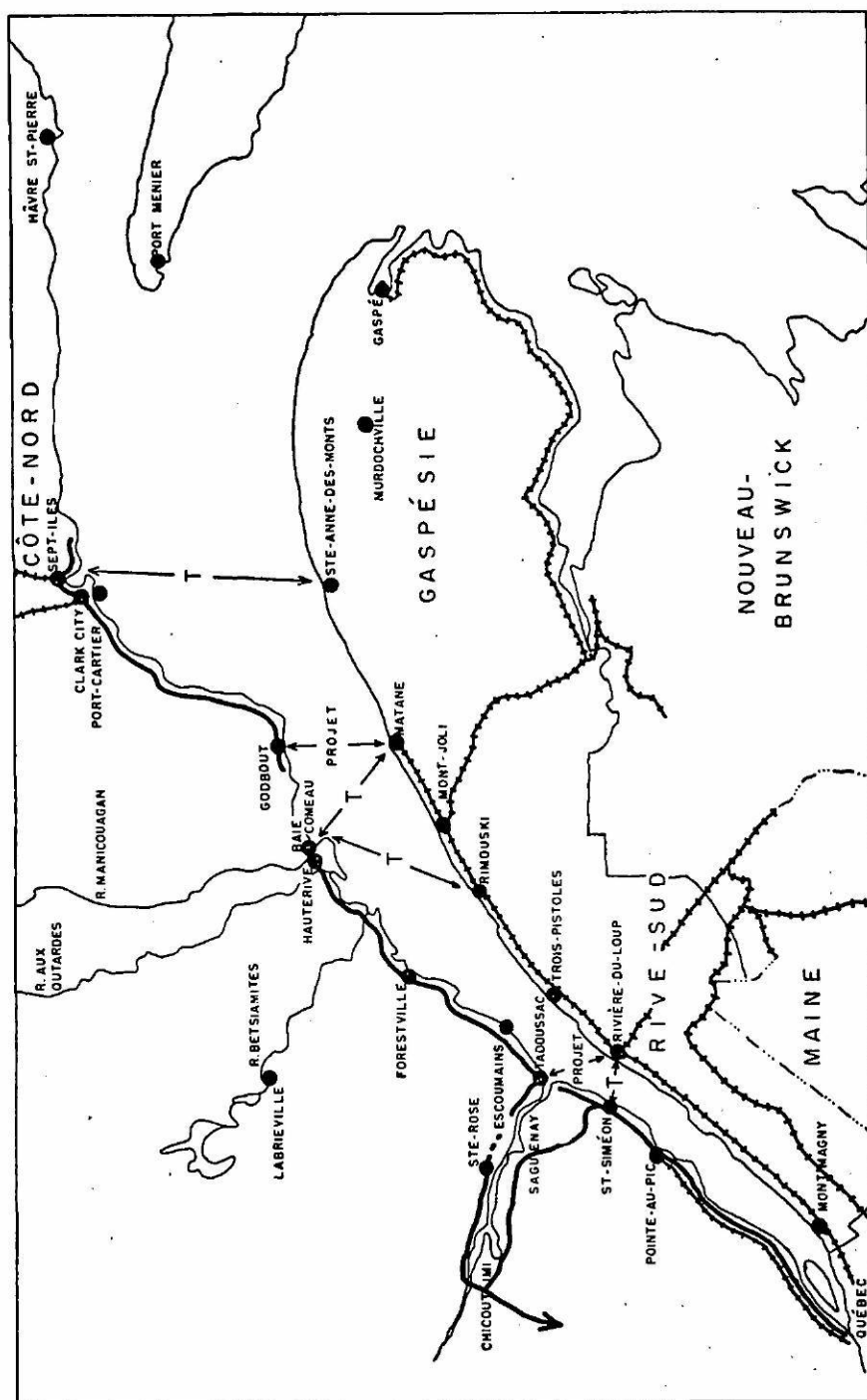
Nous avons accordé une place importante, dans cette étude, à la description et l'explication de la mise en valeur de la Côte-Nord et de son arrière-pays. Le but est de bien faire ressortir, d'une part, jusqu'à quel point est justifié l'intérêt pris à l'égard de cette mise en valeur par la main-d'œuvre, les hommes d'affaires et les industriels de la rive sud de l'estuaire, qui semblent comprendre, au moins partiellement, la nécessité de tresser des liens économiques solides entre les deux régions et, d'autre part, d'indiquer ci-dessous, de quelle façon se traduit cet intérêt.

* * *

L'intérêt des habitants de la région Gaspésie – Rive-Sud se traduit par un réaménagement des communications maritimes, par la création d'un réseau de communications aériennes, par la fourniture de divers approvisionnements commerciaux et industriels, et finalement par le déplacement d'un fort volume de main-d'œuvre.

Actuellement, les moyens de transport maritime consistent en un traversier reliant Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (Charlevoix), un traversier reliant Trois-Pistoles et les Escoumains, aux quelques bateaux de la *Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent* reliant les ports de Rimouski et Matane à la région voisine, un traversier reliant Sainte-Anne-des-Monts à Sept-Îles, et un certain nombre de modestes goélettes occupées au cabotage. En 1958, 450,000 tonnes de fret auraient ainsi été transportées de la rive

Graphique IV



sud à la rive nord de l'estuaire (encore qu'il soit difficile de vérifier cet estimé d'une façon précise).

Les habitants de Rivière-du-Loup, secteur agricole et commercial, désirent une liaison directe avec Tadoussac, dans le but essentiel de conquérir une partie du nouveau marché de consommation mis à leur portée. Le port de Rivière-du-Loup est en mauvais état, et le service de traversier assuré par le S.S. *Rivière-du-Loup* de la *Clarke Steamship Co.* pendant les mois d'été est tout à fait insuffisant pour le transport des marchandises; reste d'ailleurs l'obstacle du Saguenay¹. Depuis le début du siècle, les représentants des différents corps publics locaux, en liaison avec ceux de la Chambre de Commerce du Saguenay, cherchent un moyen de pallier les inconvénients d'un tel obstacle.

En mai 1959, les habitants de Rivière-du-Loup ont lié leurs intérêts à ceux de l'arrière-pays et d'une partie du Nouveau-Brunswick et du Maine, en formant le «Comité des Transports et Communications des provinces de Québec et Nouveau-Brunswick et de l'État du Maine». Le projet consiste en la création d'un port de mer ouvert à l'année longue et d'une liaison maritime directe avec Tadoussac². D'après un mémoire présenté à l'Honorable Robert Winters, ministre des Travaux publics³, les producteurs de la Rive-Sud sont en mauvaise posture pour atteindre le marché de la Côte-Nord. Ainsi, par exemple, «les producteurs de pommes de terre des comtés de Rivière-du-Loup, Témiscouata et Kamouraska vendent actuellement leurs produits sur la Côte-Nord, mais leurs bénéfices sont très réduits parce qu'ils doivent parcourir 200 ou 225 milles pour atteindre les marchés». On ajoute plus loin que les surplus de lait, actuellement dirigés vers les beurrieres et fromageries, seraient facilement écoulés sur la Côte-Nord si un traversier était mis en service; le lait s'y vend trente-cinq cents, comparativement à vingt cents sur la Rive-Sud. Le mémoire mentionne finalement la création éventuelle d'un

1. Il y a quelques années, la *Clarke Steamship Co.* a fait l'expérience d'une liaison Rivière-du-Loup-Saint-Siméon — Tadoussac; les résultats n'ont pas été concluants.

2. Malgré leur intérêt, nous laissons de côté ici les mémoires présentés au Premier Ministre Diefenbaker par les Chambres de Commerce du Maine et du Nouveau-Brunswick.

Brief submitted by the northern Maine section of the Transportation committee . . . , prepared and presented by Edward P. Cyr, Madawaska, Maine, September 7, 1959. 7 pages miméo.

Brief submitted by the northwestern New Brunswick section of the Transportation committee . . . , prepared and presented by Alphée Lévesque, Edmundston, N.B., September 7, 1959, 9 pages miméo.

3. Mémoire de la Chambre de Commerce de Rivière-du-Loup à l'Honorable Robert Winters, ministre des Travaux publics du Canada, 1959, 15 pages miméo.

abattoir à Rivière-du-Loup, dont une forte partie de la production serait destinée au marché de la région voisine. Quant au choix du site d'un port en eau profonde, l'étude de Robitaille¹ semble indiquer que l'islet de Gros Cacouna, à huit milles en aval de Rivière-du-Loup, serait tout à fait indiqué.

De Trois-Pistoles aux Escoumains, une modeste goélette assure la liaison quotidienne en saison clémente, depuis 1921; quelques véhicules (maximum de quatre), des passagers, des marchandises diverses et du lait nature sont transportés; ceci représente une fraction bien faible du volume des échanges d'une rive à l'autre qui, en fait, sont concentrés principalement aux ports de Rimouski et de Matane.

Quelques chiffres furent récemment publiés sur la provenance des marchandises transportées par la *Clarke* à destination de la Côte-Nord², en août 1956; si cela ne peut être qu'un sondage partiel, l'intérêt de l'information n'en est pas moins grand. Au tableau II, on constatera que les chiffres relatifs à Rimouski et à Matane correspondent au volume transporté par la *Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent* (filiale). Il ne s'agit peut-être

Tableau II

Marchandise transportée par *Clark Steamship* vers la Côte-Nord

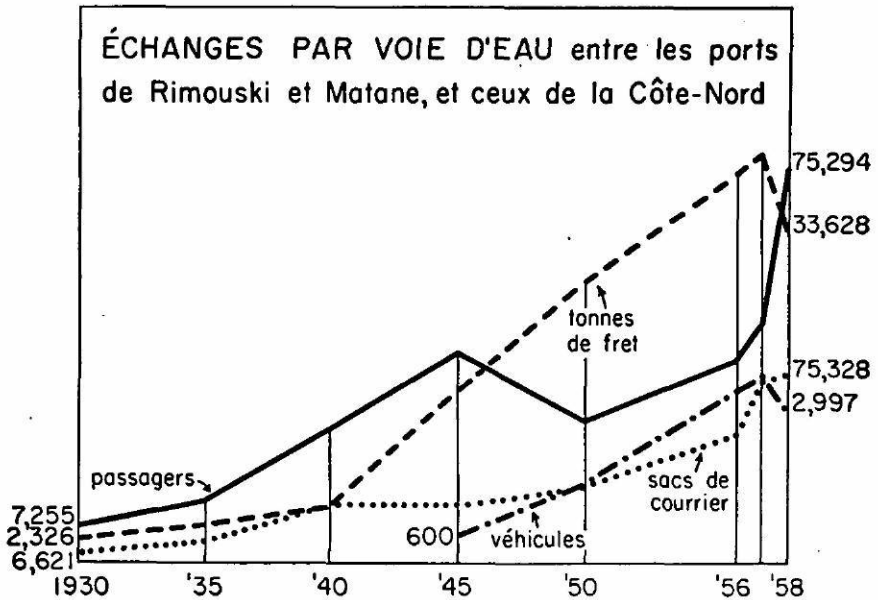
Volume		Provenance
en tonnes	en p.c.	
4,500.....	38.5	Est et sud de Montréal
3,614.....	31.0	Montréal et Québec
3,278.....	28.0	Rimouski (local: 1,638 tonnes)
293 tonnes.....	2.5	Matane (local: 1,640 tonnes)
11,685 tonnes.....	100.0	Rimouski; par train et camion

que d'une coïncidence, mais notons que les volumes expédiés de Rimouski et Matane, sont sensiblement identiques. Pour ce qui est du trafic de ce dernier port, nous croyons qu'il faut ajouter,

1. Robitaille, Benoît: *Rapport préliminaire sur les glaces fluviales à l'île Cacouna, estuaire du Saint-Laurent*, . . . Direction géographique (min. Mines et Relevés techniques), Geographical Paper no 10, Ottawa, 1957, 26 pages (bilingue).

2. Massue, Huet, *op. cit.*, *Year round navigation* . . . , p. 20.

Graphique V



en général, un certain nombre de produits (fruits, légumes, épiceries) en provenance de Montréal par camion. Indépendamment des entreprises plus haut mentionnées, les goélettes canalisent aussi une partie notable du trafic, le bois de construction en particulier.

Un outil statistique¹ semble plus satisfaisant pour apprécier la nature des échanges, il s'agit du résumé des opérations de la *Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent* entre les ports de Rimouski, Matane, et de la région voisine, de 1930 à 1958, données que nous présentons au graphique V. On constate que le transport du fret s'est accru rapidement depuis 1940, restriction faite d'une baisse en 1958. Cette baisse est due à un ralentissement momentané des activités d'aménagement sur la Côte-Nord et à l'intérieur. La courbe du nombre de passagers transportés accuse une chute après la guerre, mais se relève et monte en flèche depuis 1956. Cette dépression fut causée, semble-t-il, par la mise en route du système de transport aérien, qui a immédiatement drainé une partie notable des voyageurs. Maintenant, les moyens de transport maritime et aérien suffisent à

1. Massue, Huet, *op. cit.*, *The region with . . .*, p. 71.

peine à répondre aux besoins. Comme pour le fret, le nombre de véhicules transportés baisse en 1958; la raison est identique. Par contre, le nombre de sacs de courrier transportés augmente constamment, faisant un saut brusque en 1957.

Tout récemment encore, la navigation d'hiver dans l'estuaire et le golfe, à l'exception de quelques navires, demeurait à l'état de projet audacieux. Les réalisations sérieuses entre les deux rives ne débutent que pendant l'hiver 1958-59, alors que du 1^{er} décembre au 31 mars suivant, 20,357 tonnes de marchandises sont transportées par voie d'eau; 164 arrivées et départs sont enregistrés aux seuls ports de Rimouski et Pointe-au-Père. Entre autres navires, le *North Voyageur* et le *North Gaspé*, tous deux de la *Clarke Steamship Co.*, ont assuré le service¹. Voici ci-dessous comment se présente le trafic de cette période².

Tableau III

	ARRIVÉES		DÉPARTS		TOTAL	
	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes
décembre 1958	17	305	17	2,031	34	2,336
janvier 1959	22	751	22	3,720	44	4,471
février 1959	19	291	19	7,653	38	7,944
mars 1959	24	256	24	5,350	48	5,602
Total	82	1,603	82	18,754	164	20,357

Le gouvernement fédéral «collabore» à l'établissement de la navigation d'hiver. Depuis 1957, des techniciens de la Direction géographique ont fait des observations sur le mouvement des glaces³; 300 heures de vol sont enregistrées pendant l'hiver 1958-59.

1. L'hiver 1959-60 marque le début d'un service régulier entre les deux rives, et organisé par cette compagnie.

2. Massue, Huet, *Op. cit.*, *The region with . . .*, p. 72.

3. Parallèlement à l'étude des glaces, parurent successivement les publications suivantes de la Direction géographique:

Black, W.-A., *An illustrated glossary of ice types in the Gulf of St. Lawrence*, Geog. paper no 11, 1957, 50 pages.

Black, W.-A. et Forward, C.-N., *Gulf of St. Lawrence ice survey, winter 1956*, Geog. paper no 12, 1957, 23 pages.

Black, W.-A., *Gulf of St. Lawrence ice survey, winter 1957*, Geog. paper no 14, 1957, 29 pages.

Forward, C.-N., *Ice conditions in the Gulf of St. Lawrence during the spring seasons 1953-1957*, Geog. paper no 16, 1958 13 pages.

Black, W.-A., *Gulf of St. Lawrence ice survey, winter 1958*, Geog. paper no 19, 1958 21 pages.

D'autre part, quelques brise-glaces assistent les navires marchands dans le golfe, et trois autres seront prochainement mis en service. Finalement, le ministère des Transports a fait l'acquisition de la ligne canadienne du système Decca, en octobre dernier.

Après de longues études, le ministère fédéral des Travaux publics a jeté son dévolu sur Pointe-au-Père comme site d'un port qui serait ouvert toute l'année. En 1959, 3 millions de dollars ont été votés pour son aménagement. Des bateaux de 10,000 tonnes, à marée basse, et de 20,000 tonnes, à marée haute, pourront y amarrer. Finalement, un embranchement ferroviaire sera construit, reliant ce port à Saint-Anaclet, au coût de 1.5 million de dollars. Considérant cette initiative gouvernementale, la *Clarke* aurait décidé la construction et la mise en service imminente d'un puissant traversier (5,000 c.v.) au coût de 4 à 5 millions de dollars, qui transporterait 60 véhicules et 400 passagers¹.

De leur côté, depuis le premier quart du siècle, les habitants de Matane se sont préoccupés d'établir des moyens de communication avec les localités de la Côte-Nord; cette préoccupation s'est accentuée depuis l'essor de cette région. Comme l'indiquait récemment Pierre Camu dans une étude² de ce problème, «les hommes d'affaires de Matane et des environs ont participé depuis 1945, d'une manière très active, au développement économique de la Côte-Nord». Cependant, l'ouverture de la route Québec – Sept-Îles, bientôt terminée, et l'amélioration des communications maritimes entre Baie-Comeau, Québec, Rimouski, freinent considérablement leurs activités. Considérant le fait que la *Clarke* concentrera ses efforts de liaison sur Rimouski (ce qui oblige les camions à faire un détour de 90 milles, aller-retour) et que seul le M.V. *Matane* continuera de relier Baie-Comeau et Sept-Îles quatre fois par semaine, ces hommes d'affaires ont décidé d'unir leurs intérêts et de faire l'achat d'un traversier moderne et puissant qui assurera des relations quotidiennes avec la Côte-Nord. Le 17 juillet 1959, ils ont obtenu leurs lettres patentes pour exploiter un service de traversier (passagers-véhicules-marchandises) sous

1. Il ne nous fut pas possible de consulter le mémoire présenté par un groupe de Chambres de Commerce du Bas Saint-Laurent au ministre fédéral des Transports, en novembre 1957, intitulé: *Brief outlining the advantages of Rimouski region for the establishment of a port to provide all-year navigation between the two shores of the Lower St. Lawrence.*

2. Camu, Pierre, *Un projet de traversier entre Matane et Godbout; un exemple de géographie économique appliquée*, A.C.F.A.S., Montréal, 31 octobre 1959, 16 pages dactylographiées.

le nom de *Traverse Matane-Godbout*. À la suite des séances publiques convoquées à Matane et Québec par la Régie des Transports de la Province, l'entreprise fut considérée rentable, et le permis fut accordé à la mi-novembre 1959. Reste le réaménagement du port de Matane, qui est dans un état déplorable.

De Sainte-Anne-des-Monts à Sept-Îles, le M.V. *Ungava* de *Ungava Transport* assure une liaison quotidienne depuis 1951. Ce bateau de 199 tonnes (560 c.v.) ne suffit plus à assurer un service satisfaisant (capacité de 4 véhicules et 50 passagers), et il sera remplacé par un autre dès 1960, navire de 800 tonnes qui transportera de 18 à 30 automobiles selon les exigences, et 100 passagers. Actuellement, presque tout le volume de fret transporté (viande, fruits, légumes, etc.) provient de la région de Montréal par camion (avec intermédiaires à Matane et Cap-Chat), à l'exception du lait pasteurisé qui provient de Matane¹. Les passagers sont principalement des travailleurs de la région et du Nouveau-Brunswick, et des touristes américains pendant la saison estivale.

* * *

Nous avons vu que le transport aérien avait eu peu d'importance jusqu'à la fin de la guerre. À cette époque, cependant, l'aérodrome militaire désaffecté de Mont-Joli, les surplus d'avions de tous modèles vendus à bas prix, les aviateurs laissés en disponibilité, ont été les causes secondes qui ont permis l'essor initial des communications aériennes entre les deux rives de l'estuaire et du golfe.

Canadian Pacific Airlines s'installe à Mont-Joli en 1945, et l'aéroport devient commercialement actif. Des avions (surplus de guerre) sont mis en service régulier et une grande partie du matériel destiné à la Côte-Nord sera ainsi transporté. Parmi les principales entreprises qui s'occupent alors de nolisement (maintenant défuntes ou démenagées) mentionnons *Wheeler Airlines*, *World Wide Airways*, *Dorval Transport*, *Trans-Labrador Airlines*, et finalement *Hollinger Ungava Transport*, propriété de l'*Iron Ore*, qui existe toujours. De 1955 à la fin de l'année suivante,

1. Bois, J.-Albert et LaBerge, Lionel: *Le comté de Gaspé-Ouest, enquête économique*, Québec, 1959, Bureau des Statistiques, 182 pages.

Mont-Joli devint la tête de pont pour le transport des hommes et du matériel, alors que l'on construisait une ligne de radar.

Québecair, la grande entreprise de transport aérien du Bas Saint-Laurent, voit le jour en 1953, à la suite de la fusion de *Quebec Airways* et de *Rimouski Airlines*. Si les premières opérations consistent à transporter du matériel pour la construction des postes de radar, c'est vers le transport des voyageurs que cette compagnie dirige rapidement ses efforts. Actuellement, les villes de Rivière-du-Loup, Rimouski (base principale), Mont-Joli, Matane, sur la rive sud, sont reliées à Forestville, Baie-Comeau, Sept-Îles, Schefferville, sur la Côte-Nord, Québec et Montréal à l'Ouest¹. Depuis 1957, *Québecair* a mis en service trois turbo-propulseurs Fairchild F-27, et compte de plus, six DC-3 et deux Canso. Le personnel est de 200 employés environ. La progression de cette entreprise est très rapide. Ainsi, les appareils ont enregistré 1,361,000 milles de vol en 1957, comparativement à 145,000 milles en 1948; 150,000 passagers et 4,500,000 livres de fret ont été transportés en 1957, comparativement à 29,000 passagers et 300,000 livres de fret en 1948. La *Québecair* a récemment tenté la création d'une filiale destinée à effectuer du nolisement basé sur Mont-Joli: *Quebec Air Charter*. Ce projet n'a malheureusement pu réussir, pour des causes extérieures à sa rentabilité, et la compagnie, à l'état embryonnaire, fut dissoute en 1958.

À l'Est, *Matane Air Services* a débuté modestement en 1948, en faisant du transport sur commande (*charter trip*) vers la Côte-Nord. Depuis 1952, cette entreprise a obtenu un permis de transport-voyageur (classe 2). Les endroits qu'elle relie sur la Côte-Nord sont Baie-Comeau, Franquelin, Godbout, Baie-Trinité, Pentecôte, Shelter-Bay; à l'exception du premier endroit, il s'agit donc essentiellement de centres d'opérations forestières. D'ailleurs, 90 p.c. des passagers transportés sont des bûcherons. L'équipement actuel consiste en 4 avions Lockheed Electra (10 passagers) et un DC-3. Quatre envolées sur cinq se font directement avec les points desservis. Les aéroports sont aménagés de façon rudimentaire. Lors de l'ouverture de la route, sur la Côte-Nord, leur nombre diminuera, et des appareils plus puissants seront utilisés.

1. Nous faisons évidemment abstraction de la ligne Montréal-Senneterre, de cette compagnie.

En 1956, *Matane Air Services Ltd* a transporté 20,000 passagers et 300,000 livres de fret, chiffres largement dépassés en 1959.

Trans-Gaspesian Airlines Ltd est créée à Gaspé en 1951. Sept appareils, d'une capacité totale de 40 passagers environ, relient les endroits suivants, selon les exigences du trafic: Port-Menier (île d'Anticosti), Sept-Îles, Mingan, Hâvre-Saint-Pierre, Rivière-au-Tonnerre, sur la Côte-Nord. Depuis 1958, un service bi-quotidien relierait Sainte-Anne-des-Monts à Sept-Îles.

En terminant cette partie qui a trait au transport et aux communications, mentionnons, un peu à titre de hors-d'œuvre, que *Québec-Téléphone*, importante entreprise de la Rive-Sud, possède et contrôle les postes de télégraphe de la Côte-Nord, entre Tadoussac et Blanc-Sablon, ainsi que le service téléphonique entre Forestville et Sept-Îles.

* * *

Depuis le début de la mise en valeur forestière de la Côte-Nord, les bateaux ont transporté un volume annuel important et régulier de chevaux, foin et grains, outillage de coupe, camions, essence et huile, nourriture pour les hommes. À l'exception du bois de sciage, ces types de cargaison ont constitué le volume des sorties des ports de la rive sud de l'estuaire jusqu'aux années récentes. Depuis l'essor de la Côte-Nord, à ce volume des sorties qui a été maintenu ou à peu près, il faut ajouter les matériaux de construction, les articles d'ameublement, les produits alimentaires, etc.

À l'intérieur du premier groupe, le bois de construction tient une place de premier plan. Entre autres, deux industries de sciage, parmi les plus importantes de la région, destinent 80 p.c. de leur production à la Côte-Nord. Certaines entreprises de la Rive-Sud fabriquent des blocs et tuyaux de béton, des sections de maison préfabriquées, des portes et châssis, des appareils de chauffage et de ventilation, en fonction, au moins partiellement, du marché de la Côte-Nord. Le principe est applicable à des entreprises de fabrication de meubles. Inutile d'insister sur le fait que ces produits sont utilisés à l'aménagement des villes. Fait intéressant à noter, plusieurs industries dont le débouché est sur la Côte-Nord ont vu le jour après 1950.

Les expéditions de produits alimentaires en direction de la Côte-Nord consistent surtout en lait nature, beurre, légumes, pain. Deux fabricants de produits alimentaires (lait et pain) de la Rive-Sud ont même installé des industries-satellites dans le secteur de Sept-Îles, employant une cinquantaine d'hommes au total. Comme nous l'avons mentionné précédemment à propos de Matane, on compte aussi un volume important de fruits et légumes, épicerie, viande, en provenance de Montréal, et passant simplement par des intermédiaires locaux.

* * *

Les hommes de la Gaspésie - Rive-Sud ne se contentent pas d'établir des réseaux de communication entre leur région et la Côte-Nord, et d'y expédier des produits; une partie notable de la population active y trouve aussi de l'emploi temporaire dans l'exploitation forestière, la construction, l'aménagement, tandis qu'une autre partie émigre de façon permanente.

Dans le cas des bûcherons, il s'agit du déplacement massif et saisonnier d'un volume important d'hommes de tous les âges. Des calculs effectués par les bureaux d'assurance-chômage de la Rive-Sud, calculs acceptés par l'industrie forestière, indiquent que 80 à 90 p.c. des bûcherons au travail sur la Côte-Nord proviennent du secteur compris entre Rivière-du-Loup et Matane. De Rimouski à Matane, la seule *Quebec North Shore Paper Co.* utilise de 3,000 à 3,200 hommes, soit une moyenne de quinze par paroisse. La *Consolidated Paper*, l'*Anglo Canadian Pulp & Paper Mills* et quatre ou cinq autres entreprises exploitant des concessions sur la Côte-Nord, emploient aussi bon nombre de bûcherons de la rive sud de l'estuaire. Ces mêmes entreprises confient la coupe à des entrepreneurs, qui se chargent en plus, des camps, de l'équipement, des provisions. Les entrepreneurs, en général, proviennent de la même région que leur main-d'œuvre, et font affaire (achats, services, réparation de machinerie, etc.) avec les commerçants de cette région.

Les structures de l'emploi des ouvriers temporaires de la construction ne présentent pas les caractères de recurrence des transferts de bûcherons. Il s'agit du déplacement, à périodes irrégulières

(en fonction des contrats) d'un volume très variable d'hommes provenant à la fois des secteurs ruraux et urbains de la Rive-Sud. En période de transition (i.e. chômage), cette main-d'œuvre est aux aguets afin de connaître les nouveaux aménagements de la Côte-Nord, aménagements signifiant du travail pour eux. Pour bon nombre, les prestations d'assurance-chômage jouent un rôle non négligeable à la subvention des besoins vitaux; nous pouvons faire la même observation pour les bûcherons.

Les bureaux fédéraux de placement de la main-d'œuvre à Rivière-du-Loup, Rimouski, Causapscal, Matane, Gaspé, Chandler, New-Richmond, indiquent qu'une partie relativement importante de la population active de leurs secteurs respectifs est employée à l'extérieur, dont la Côte-Nord. Entre autres faits, le bureau de Rivière-du-Loup a fourni un fort contingent d'hommes pour les aménagements hydro-électriques de la Betsiamites. Plus de 1,000 hommes de cet endroit (60 p.c. de célibataires) seraient actuellement au travail sur la Côte-Nord. À l'été 1959, alors que plus de 6,000 hommes participaient à l'aménagement de la région Port-Cartier - lac Jeannine, le bureau de Rivière-du-Loup fournissait 600 hommes à la seule compagnie *Foundation*.

Bon nombre d'entrepreneurs en construction sur la Côte-Nord proviennent de la rive sud de l'estuaire. Ils ont débuté et ont progressé en fonction de l'aménagement du territoire: construction de routes, de ports, de voies ferrées, de barrages, de villes minières. Le rôle de ces entrepreneurs est relativement important, si l'on tient compte de la valeur des contrats octroyés. Évidemment, ils n'obtiennent pas les contrats les plus importants (contrats généraux) mais plutôt des sous-contrats. Par exemple, ils installeront les systèmes de chauffage des habitations d'une ville comme Port-Cartier ou Gagnonville; il semble que les profits soient modestes à ce niveau. Nous avons eu connaissance du fait que des entrepreneurs de la Rive-Sud ont refusé des travaux considérables parce que leur réalisation ne pouvait leur donner aucun profit financier.

Phénomène intéressant à mentionner, une partie de la population active de la Rive-Sud est en train de se fixer de façon permanente dans la région voisine. Souvent, ces travailleurs ont passé par des activités d'ordre temporaire (bûcherons, manœuvres dans

la construction) avant d'obtenir un emploi permanent, pour le compte des industries minières, entre autres.

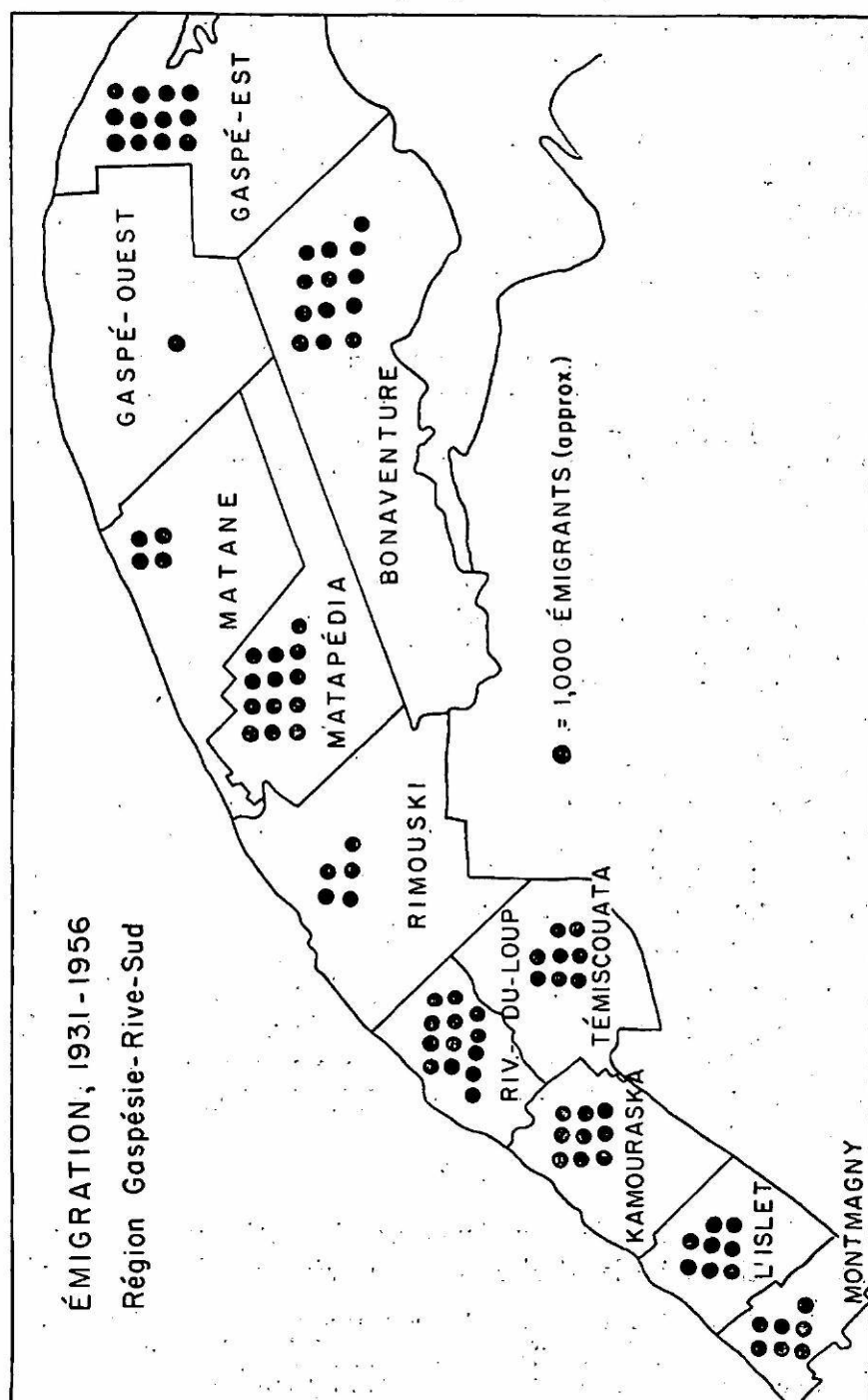
* * *

Ces départs d'individus constituent un des problèmes les plus importants de la région Gaspésie-Rive-Sud. Depuis le milieu du XIX^e siècle, la rive sud de l'estuaire est un réservoir naturel de main-d'oeuvre; on y a puisé abondamment lors de l'industrialisation de la Nouvelle-Angleterre et des villes du Québec et de l'Ontario. Depuis 1950, la Côte-Nord s'ajoute aux territoires offerts aux émigrants.

Le nombre de départs de la région, de 1851 à 1956, s'établirait à 232,600, soit 260 p.c. du chiffre de population de 1851 (89,413 âmes). Cette émigration fut à peine ralentie pendant les deux périodes de marasme économique enregistrées depuis, au Québec. La Gaspésie-Rive-Sud a perdu 77,475 habitants de 1931 à 1956, soit près des trois dixièmes de sa population de 1931. Les comtés de Rimouski et Gaspé-Ouest ont subi des pertes moins sévères (graphique VI). Dans le premier cas, Rimouski, métropole régionale de par ses fonctions multiples, draine à elle bon nombre d'individus. Dans le deuxième cas, la mise en valeur récente du minerai cuprifère du canton Holland (Murdochville) a attiré de la main-d'oeuvre, et stoppé bon nombre de départs du comté, faiblement peuplé d'ailleurs (19,021 âmes en 1956).

Ainsi, comme nous l'avons mentionné plus haut, depuis 1950 un nombre croissant d'émigrants se dirige vers la Côte-Nord. Le mécanisme de ce phénomène est mal connu. Il y a sans doute urgence à enquêter sur le mouvement des émigrants définitifs et temporaires. Les buts de cette enquête pourraient être de mesurer la nature et l'intensité des déplacements actuels, de vérifier l'effet de ces départs sur la région d'origine (la Rive-Sud), d'apprécier les besoins en main-d'oeuvre de la Côte-Nord, par types d'emplois, et en conséquence, de préparer les jeunes à occuper ces emplois (en voie de création) par une formation appropriée: école technique et d'apprentissage pour ceux qui se dirigeront vers l'industrie, école commerciale pour ceux qui se destinent à l'administration

Graphique VI



et au commerce¹. Mentionnons finalement qu'il faudrait encourager et faciliter le départ de la famille du travailleur afin de créer un peuplement stable sur la Côte-Nord, et y établir des structures sociales et familiales normales. À part l'étude de Philippe Garrigue sur les travailleurs de Sept-Îles², il y a place pour d'autres études sociologiques de divers aspects d'un problème auquel il faudra apporter bientôt des solutions concrètes.

Cette enquête auprès de la population active de la Côte-Nord pourrait être effectuée en collaboration avec la Commission d'Assurance-Chômage et le Bureau national de Placement, et les bureaux du personnel des entreprises privées. Une telle enquête procurerait les éléments suivants: les caractéristiques sociales des travailleurs, la provenance de la main-d'oeuvre, les motifs du déplacement, l'occupation actuelle, le degré d'amélioration du niveau de vie.

L'émigration en direction de la Côte-Nord doit être encouragée, en raison à la fois des besoins réels de cette région et de la congestion de la population active de la Rive-Sud où, de 1941 à 1951, 1,500 nouveaux emplois à peine ont été créés, alors que la population d'âge actif a fortement augmenté. La comparaison des données sur la main-d'oeuvre employée régionalement, avec les données de la population d'âge actif, montrerait, sans doute aucun, un fort décalage, équivalant au nombre de travailleurs déjà employés de façon temporaire à l'extérieur de la région.

À moins de changements très imprévus dans la mise en valeur de la région Gaspésie - Rive-Sud, cette dernière demeurera un réservoir de main-d'oeuvre pour l'industrialisation et la mise en valeur des régions nouvelles du Québec. Cette vocation n'a rien de péjoratif, au contraire, surtout dans le cas de la Côte-Nord, région voisine et complémentaire. Les liens communautaires entre les deux rives contribueront à consolider les liens d'intérêt et activer les échanges.

* * *

Si les habitants de la région Gaspésie - Rive-Sud n'ont pas encore rationalisé les déplacements humains vers la Côte-Nord,

1. Il est évident que les charges financières de l'éducation seront trop lourdes pour la collectivité; charges injustes en bonne partie, d'autres régions devant tirer profit des jeunes travailleurs formés; une aide gouvernementale spéciale sera sûrement accordée dans un tel cas.

2. Garrigue, Philippe: *Études sur le Canada français*, Montréal, 1958.

du moins se préoccupent-ils de cette dernière en tant que marché de consommation pour leurs produits. La fondation récente du Conseil d'Orientation économique du Bas Saint-Laurent (1956) est liée partiellement à cette préoccupation, quoique les buts officiels du Conseil soient d'unir les forces économiques de la région, d'orienter et de favoriser son développement économique dans le sens de ses ressources naturelles, de sa situation géographique et de ses ressources humaines, afin de lui assurer une prospérité réelle et durable¹. Le nom du Conseil et ses projets sont ambitieux, mais le territoire couvert n'englobe qu'une partie de la région, soit de Rivière-du-Loup à Matane; respectant les buts généraux du Conseil, il aurait fallu incorporer le secteur déshérité de l'est de la péninsule, et le secteur agricole de l'ouest de la Rive-Sud (Montmagny-Kamouraska).

À la suite d'une causerie prononcée par le Doyen de la Faculté des Sciences sociales de l'Université Laval,² causerie portant sur l'économie de la Rive-Sud, le Conseil décida de concentrer tous ses efforts sur une vaste étude du milieu agricole. Après deux années d'étude, les résultats portés à la connaissance du public l'automne dernier³ n'apportent rien de neuf aux connaissances déjà acquises sur le milieu rural de la Rive-Sud. Cependant, nous sommes assuré qu'à longue échéance, bon nombre de travaux de recherche et d'inventaire⁴, effectués dans les cadres de cette étude, principalement ceux qui portent sur l'utilisation des sols en fonction de leur nature et des conditions naturelles environnantes, seront fondamentaux dans l'optique d'un réaménagement éventuel de l'économie agricole, réaménagement qui sera toutefois difficile à effectuer.

Cette étude du milieu agricole n'aborde cependant pas celle des rapports humains et économiques avec la Côte-Nord, qui reste le problème principal de la rive sud de l'estuaire et la condition de son développement harmonieux. Une réalisation récente, à l'actif du Conseil, est l'étude démographique de Yves Martin⁵.

1. Extrait des règlements du Conseil.

2. Martin, Jean-Marie, *Problèmes économiques et perspectives*, Le Conseil . . . , Rimouski, 12 mars 1957, 20 pages.

3. «Optimisme du Conseil d'Orientation économique», *Le Progrès du Golfe*, (hebdomadaire), Rimouski, 13 novembre 1959.

4. Mentionnons les travaux des pédologues A. Mailloux et A. Dubé, attachés au laboratoire des sols de la Province.

5. Martin, Yves, *Étude démographique*, Le Conseil . . . , 1959, 129 pages.

Si le peuplement, la croissance, les structures de la population de la Rive-Sud y sont minutieusement étudiés, on ne retrouve rien sur l'émigration en tant que telle, les structures occupationnelles de la population active, le chômage saisonnier. Autant d'éléments qui auraient fourni la base nécessaire à des initiatives immédiates de la part du Conseil. Finalement, on a fait état lors du dernier congrès¹ d'une étude portant sur les moyens de transport régionaux; cette étude demeure cependant à l'état embryonnaire.

Abordant la question de la conquête du marché alimentaire de la Côte-Nord par les producteurs de la rive sud de l'estuaire, nous constatons que cette dernière est lourdement excédentaire pour ce qui est du lait, du beurre, des pommes de terre. Des représentants commerciaux, rémunérés à la fois par l'administration civile et les producteurs, devraient être immédiatement délégués sur la Côte-Nord afin d'y tenter l'établissement d'un contrôle, au moins partiel, du marché d'écoulement de ces produits. Nous sommes confiant quant aux résultats d'une telle initiative: d'une part, ces ventes assainiraient le marché agricole de la première région et lui donneraient un essor non négligeable, et d'autre part, contribueraient à approvisionner la seconde des produits qui lui manquent.²

Des statistiques récentes sur les disponibilités agricoles des comtés de la Rive-Sud et de la Gaspésie³ révèlent la vente sur la Côte-Nord d'un volume modeste de légumes (betteraves, haricots, rutabagas, pois). Nous sommes moins optimiste quant à ces produits, les cultivateurs de la Rive-Sud se livrant traditionnellement à la grande culture et à l'industrie laitière. S'il est démontré, d'une part, que la culture des légumes est rentable, et que, d'autre part, ce qui est moins sûr, les cultivateurs acceptent de renverser la vapeur, nous craignons que le marché ne soit déjà conquis par d'autres. Mentionnons simplement l'installation récente sur les

1. *Op. cit.*, Optimisme...

2. Il ne faudrait cependant pas négliger le résultat des travaux agricoles expérimentaux qui sont actuellement poursuivis dans les cantons Manicouagan et Raguénau, à proximité de Baie-Comeau, par des agronomes du ministère de l'Agriculture. L'automne dernier, des quantités considérables de pommes de terre, rutabagas, choux, radis, laitue, fraises, ont été récoltées et vendues sur le marché de la Côte-Nord. Ces travaux ont fait l'objet d'une communication scientifique présentée lors du dernier congrès de l'A.C.F.A.S. Bussières, Paul, *L'agriculture de la région de Baie-Comeau*, 31 octobre 1959.

3. «Disponibilités, mode de vente et lieux d'écoulement des produits agricoles 1951-52-53», Région du Bas Saint-Laurent no 2, ministère de l'Agriculture, Québec.

terres tourbeuses de la plaine, au sud de Montréal, de la puissante *Société de culture des Terres noires*, entreprise internationale, qui se propose de pratiquer les cultures maraîchères à une échelle unique au Québec. (Les premiers résultats sont déjà très satisfaisants.) Une seule entreprise comme celle-ci, servie par un système de transport convenable, pourra contrôler le marché de la Côte-Nord au fur et à mesure de son développement.

L'ouverture imminente du tronçon de route Sainte-Rose-du-Nord, en bordure du Saguenay, et Sacré-Coeur, à l'arrière de Tadoussac, va relier directement la conurbation de Chicoutimi au marché de la Côte-Nord. Connaissant l'esprit d'initiative des habitants du haut Saguenay, et au risque de nous répéter¹, nous dirons que les habitants de la Rive-Sud peuvent s'attendre à une rude concurrence tant pour la conquête des emplois disponibles que pour la vente des produits de consommation. Pourtant, ces derniers possèdent encore un avantage sociologique: les habitants de la Côte-Nord originaires de la Rive-Sud, et ils sont en grand nombre, ont tendance à «faire des affaires» avec leurs anciens concitoyens. Assez ironiquement, un journaliste de la Côte-Nord faisait récemment la leçon à la population de la région voisine, dans un article² bien étoffé, coiffé du titre suivant: «Le marché de la Côte-Nord vous est largement ouvert». Cependant, la froide raison prendra probablement le dessus sur les sentiments, si des commerçants et producteurs d'ailleurs, du haut Saguenay entre autres, offrent des produits et des services à un coût moins élevé ou de meilleure qualité, . . . rapidement! Indépendamment des produits agricoles, les matériaux de construction, les produits d'ameublement et d'équipement industriel, ont de bons débouchés sur la Côte-Nord. En fonction du transport des matières premières (principalement le bois), de la main-d'œuvre, bon nombre de ces produits peuvent être manufacturés à profit par les entreprises de la Rive-Sud; jusqu'à maintenant, les expériences réalisées en ce sens sont concluantes. Nous suggérons cependant que

1. Cette hypothèse, émise lors d'une conférence prononcée devant les participants du congrès provincial de l'Association canadienne d'Urbanisme, récemment tenu à l'Université Laval, avait soulevé une controverse.

Pépin, Pierre-Yves: *L'évolution comparée des principales villes de la Rive-Sud . . .*, Québec, 15 mai 1959, 14 pages.

2. Côté, François: «Le marché de la Côte-Nord vous est largement ouvert», *Le Nouveau Québec*, octobre 1959.

des facilités de crédit plus considérables soient mises à la disposition des industriels qui orientent leur production vers ce nouveau marché¹. C'est le leitmotiv qui revenait le plus souvent, lors de nombreuses enquêtes que nous avons récemment effectuées dans cette région. Certains industriels refuseraient même des commandes à cause d'une machinerie insuffisante, ou de locaux trop exigus. Comme dans le cas des produits agricoles, la présence d'un représentant commercial sur la Côte-Nord serait indispensable à la conquête du marché.

Le transport de la main-d'oeuvre et des produits agricoles et industriels va s'effectuer de plus en plus économiquement, et avec des facilités accrues à la suite du réaménagement des réseaux de communication entre les deux rives. Il serait injuste de ne pas mentionner ici le travail accompli par l'Association pour le développement du Golfe et du Bas Saint-Laurent, organisme mis sur pied par les grandes entreprises de la Côte-Nord et dont les buts principaux sont l'amélioration des moyens de transport et l'établissement de la navigation d'hiver.

* * *

Les régions Gaspésie - Rive-Sud et Côte-Nord - Nouveau-Québec sont liées plus étroitement que jamais auparavant, par leur population, leurs activités, leurs réseaux de communication, et plusieurs aspects de leur économie et de leur aménagement futur ne pourront plus jamais être envisagés autrement que dans l'optique globale de la région du Bas Saint-Laurent, terme pris dans son sens réel, c'est-à-dire les régions côtières de l'estuaire et du golfe.

Pierre-Yves PÉPIN,

chargé de recherches

Service de Géographie (min. Ind. et Com.).

1. Les succursales locales des banques semblent particulièrement fermées à ces nouvelles initiatives. Par ailleurs, les banques d'expansion économique, dont on parle beaucoup, auraient un beau rôle à jouer dans le Bas Saint-Laurent.