

Baie-Comeau, ville ouverte

Pierre Frenette

Volume 15, numéro 1, 2009

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/11429ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Les Éditions Histoire Québec

ISSN

1201-4710 (imprimé)

1923-2101 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Frenette, P. (2009). Baie-Comeau, ville ouverte. *Histoire Québec*, 15(1), 8–12.

Baie-Comeau, ville ouverte

par Pierre Frenette,
président de la Société historique de la Côte-Nord

Pierre Frenette est un historien nord-côtier très impliqué dans son milieu depuis plusieurs années. Il communique sa passion pour l'histoire en signant divers articles pour La Revue d'histoire de la Côte-Nord (dont il est cofondateur avec Gaston St-Hilaire, de Sept-Îles) et de nombreuses monographies consacrées, entre autres, à Pointe-des-Monts, à Baie-Comeau, à Forestville, aux Escoumins, à Chute-aux-Outardes, à Natashquan, aux Innus de Betsiamites. Il a aussi dirigé le grand chantier des recherches et de la rédaction de l'Histoire de la Côte-Nord publiée par l'Institut québécois de recherche sur la culture (aujourd'hui INRS-Culture) en 1996. Il a réalisé différentes expositions sous l'égide de la Société historique, notamment : Gens de terre, gens de mer, au Phare historique de Pointe-des-Monts, Mémoire vive, à la Maison du patrimoine Napoléon-Alexandre-Comeau, Gagnon : une mine, une ville, à Québec, et, tout récemment, Permission de décoller, présenté à Baie-Comeau, à l'été 2008 et prévu à Sept-Îles pour 2009. Au fil des ans, il a mené plusieurs études et recherches sur la Côte-Nord pour bon nombre d'organismes locaux, régionaux et nationaux.

L'avènement des entreprises industrielles sur la Côte-Nord a donné naissance à des localités que l'on a parfois qualifiées de « villes fermées ». Les archives de l'ancienne compagnie *Ontario Paper*, conservées à la Société historique de la Côte-Nord, rappellent les péripéties de la fondation de Baie-Comeau, une

« ville de compagnie » pour le moins originale.

Un projet qui se précise (1923-1929)

Rappelons au préalable les grandes lignes du projet qui permettent de situer les acteurs et les propos de la centaine de

lettres et de télégrammes conservés dans un premier dossier qui couvre la période qui s'étend d'avril 1929 à mars 1935.

Le projet « Manicouagan » origine du bail d'exploitation forestière consenti sur la rive ouest de la rivière Manicouagan par le gouvernement du Québec, en février 1923; ce bail était assorti d'une promesse de construction d'une usine, sur place, par la compagnie *Ontario Paper*, une filiale du grand journal américain *Chicago Tribune*. Après une première série d'études préliminaires, l'entreprise commence l'érection d'un quai à la baie des Anglais, puis d'un barrage à la rivière aux Outardes... pour suspendre soudainement les travaux : l'industrie papetière québécoise souffre à l'époque de surproduction (il y a trop de nouvelles usines...) et le délai initial de sept ans, prévu pour 1930, est alors reporté de deux ans en deux ans. Au printemps 1929, le nouvel échancier de construction d'une usine (on pensait d'abord à une petite pulperie) et d'un village est alors reporté à 1934.



Quatre personnes importantes du début de l'histoire de la compagnie explorent la rivière aux Outardes en 1923, là où la centrale électrique sera construite plus tard. De gauche à droite : R. V. (Reg) Keating, Arthur A. Schmon, Robert McCormick et Warren Curtis Jr.
(Source : Fonds QNS, Société historique de la Côte-Nord)

Mais les délais ont transformé le projet et Arthur A. Schmon, ancien officier de l'armée américaine, nommé gérant de Shelter Bay par le colonel M^cCormick en 1918 et devenu le grand responsable québécois de la compagnie, voit plus loin : pourquoi ne pas bâtir à Manicouagan une usine effectuant la transformation complète de la pâte à papier et du papier? Et M^cCormick achète finalement l'idée; au printemps 1929, lors d'une rencontre à New York, il permet à son lieutenant canadien, Arthur A. Schmon, d'étudier les possibilités et les coûts de la création d'une usine de pâte et de papier journal, projet appuyé par une petite ville, dans les environs de « Comeau Bay », à l'intérieur de la grande baie des Anglais.

Une première série de lettres, au printemps 1929, rappelle les premières démarches de Schmon qui entreprend, entre autres, des pourparlers avec Leonard F. Schlemm, un membre de la Commission d'urbanisme de la ville de Montréal qui agissait alors comme consultant pour de nombreuses entreprises apparemment très satisfaites de ses services.

Les discussions mènent à la signature d'un contrat, au montant de 5 000 \$, qui implique pour l'urbaniste de préparer dans les deux années suivantes (1929-1930) un plan directeur complet d'aménagement d'une nouvelle ville, incluant les services d'aqueduc et d'égout, ainsi qu'une estimation des coûts de construction des maisons, tant corporatives que privées. Les plans reposent sur une première

hypothèse qui situe l'usine au fond de l'anse à Comeau et la ville sur une petite montagne voisine; le contrat stipule explicitement qu'en cas de changement de localisation de l'usine, l'urbaniste s'engage à réaménager ses plans en conséquence.

Une paternité multiple...

Le travail de Schlemm à Montréal se complète dans les mois suivants, en parallèle avec travaux de déboisement et de construction d'un quai, à l'initiative conjointe de l'*Ontario Paper Company*, l'*Anglo-Canadian Pulp and Paper Co.* et de la *Quebec Logging Co.* Les archives nous rappellent une autre dimension peu connue de la création de Baie-Comeau, à savoir la paternité multiple qui soutient les « chantiers de Manicouagan » dans les années 1920 et 1930. Trois entreprises y participent alors de plain-pied : l'*Ontario*



Arthur A. Schmon, président de la *Ontario Paper Co.* (Source : Fonds Gérard Lefrançois, PN/1/3,278, Société historique de la Côte-Nord)

Paper Company du colonel M^cCormick qui doit construire l'usine et la petite ville attenante, l'*Anglo-Canadian Pulp and Paper*, devenue concessionnaire de la



La Baie-Comeau, hiver 1936. (Source : Fonds QNS, Société historique de la Côte-Nord)

partie est de la rivière Manicouagan en 1923, et leur créature commune enregistrée sous le nom de *Quebec Logging Corporation*, une entreprise conjointe chargée de synchroniser l'exploitation forestière locale des deux entreprises précédentes.

C'est pourquoi un certain Thompson, délégué permanent de Schlemm sur le site à l'été 1929, doit superviser, sous la triple autorité des trois entreprises, la construction des camps des travailleurs affectés au chantier de construction du quai, et répartir équitablement les coûts de son intervention.

En fait, le mandat initial confié à l'urbaniste Schlemm est multiple et il prévoit, pour chaque compagnie participante, des quartiers spécifiques pour le personnel de direction et les employés. Ce qui explique évidemment le caractère délibérément « ouvert » du projet initial où aucune des trois entreprises ne peut prétendre à un contrôle absolu des lieux.

Une ville modèle

Les retombées de la crise économique de 1929 n'entravent pas, dans l'immédiat, la poursuite des préparatifs, pas plus à Montréal que sur le site. Les relevés topographiques se poursuivent, tout comme le projet de Schmon d'implanter une usine et une ville digne de ce nom, et si possible exemplaire, sur la Côte-Nord.

En février 1930, Schmon annonce qu'il a donné le feu vert au prestigieux cabinet d'avocats Taschereau, Parent, Taschereau et Cannon afin d'incorporer la charte de la future ville auprès du gouvernement québécois. La présence de proches parents du premier ministre Louis-Alexandre Taschereau chez les avocats ne pourra pas nuire, certes, à la présentation de ce nouveau projet de loi.

Les relevés, les cartes et les plans se multiplient à l'été 1930, de telle sorte qu'au printemps sui-

vant, Leonard F. Schlemm peut présenter son plan d'urbanisme préliminaire qui prévoit :

- un quartier pour les administrateurs, tant de l'*Ontario Paper* que des autres entreprises, autour du Mont Sec;
- des quartiers résidentiels pour les maisons des employés, au fond de l'anse à Comeau;
- un centre commercial;
- un secteur réservé aux équipements scolaires et religieux, etc.

Un jeu de plans permet de visualiser tous les aménagements, incluant les systèmes d'aqueduc et d'égout. L'ensemble est érigé en fonction de l'hypothèse initiale, à savoir : l'usine au fond de la baie et la ville sur les flancs du Mont Sec, en bordure ouest.

Des sueurs froides... en Guyane!

Aucune correspondance pendant quatre ans! La remise du plan directeur, soumis par Schlemm en 1931, ne connaît pas de suites pendant les quatre années suivantes. En fait, il faut voir la conséquence directe de la grande crise de 1929, ce qui retarde tout le développement économique du Québec au début des années 30. Personne n'ose s'aventurer dans l'inconnu, en particulier le gouvernement provincial qui suspend la construction des nouvelles usines et essaie plutôt de rescaper les anciennes. Le projet Manicouagan est ainsi retardé de trois ans en trois ans et le gouvernement de Taschereau, remplacé en 1935 par celui de Godbout, offre même à l'*Ontario Paper* de racheter une usine alors désaffectée.



Premier hôtel Le Manoir. (Source : Fonds QNS, Société historique de la Côte-Nord)

Le colonel M^cCormick, encouragé par son lieutenant Schmon, décide toutefois d'aller de l'avant avec son projet de « Comeau Bay ».

Encore fallait-il déterminer, une fois pour toutes, l'emplacement de l'usine et de la nouvelle ville : justement, une nouvelle hypothèse apparaît en 1935 quand les ingénieurs suggèrent qu'il serait plus économique de construire l'usine carrément à côté du quai, et la ville au fond de l'anse à Comeau. D'où une lettre chargée d'angoisse de Schlemm, peu désireux de tout refaire les plans et devis, mais rassuré par la réponse de Schmon : pas de panique, l'hypothèse n'est pas retenue, et bon séjour en Guyane où Schlemm, semble-t-il, poursuit un grand projet minier sous un soleil radieux...

Ville ouverte ou fermée?

L'analyse de la correspondance d'un deuxième dossier, consacré à l'année 1936, nous indique la prédominance, pendant cette période, de la question du statut de la future ville. Et ce débat, très actif au cours de l'hiver 1936, tient aux circonstances historiques créées par le retrait de l'autre entreprise fondatrice : l'*Anglo-Canadian Pulp & Paper* a définitivement opté, à cette date, pour son établissement à Forestville, reposant sur les réserves forestières des rivières Sault-au-Cochon, Laval et Bersimis. En fondant une autre ville, elle libère, du coup, l'*Ontario Paper* de ses obligations de partenariat dans le projet Manicouagan. D'où le nouveau débat : développée exclusivement par l'*Ontario Paper*, la future ville de Baie-Comeau sera-t-elle une

« ville fermée », c'est-à-dire une agglomération totalement propriété de l'entreprise fondatrice, ou une « ville ouverte », soit une ville contrôlée par ses contribuables et dirigée par un conseil municipal autonome?

À l'hiver 1936, les tenants de l'une et de l'autre hypothèse font valoir leurs arguments. Une longue lettre de Schmon, datée du 10 janvier 1936, résume les avantages et les inconvénients de chacune des formules. La ville fermée permet, certes, un contrôle absolu, mais elle implique aussi le paiement de tous les frais d'infrastructures par l'entreprise. De plus, elle entraîne inmanquablement un sentiment général d'« esclavage » alors que la ville ouverte est moins coûteuse, et elle permet d'obtenir des subventions gouvernementales et de procéder à des emprunts publics. Enfin et surtout, elle développe le sens de l'initiative chez les individus.

Schmon s'avère un féroce partisan de la « ville ouverte » et il s'appuie sur les témoignages de deux officiers de la compagnie : John Stadler, anciennement chargé de la construction de l'usine de Dolbeau au Lac Saint-Jean, et Georges Boisvert, ex-maire de la ville industrielle de Chandler en Gaspésie, abondent en effet dans ce sens.

Une lettre de M^cCormick, en date du 15 janvier, tente de ménager la chèvre et le chou : pourquoi pas une ville fermée autour de l'usine et une ville ouverte plus à l'ouest? Il craint comme la peste les problèmes ouvriers dans une région isolée et veut s'assurer du bon fonctionnement de l'usine. La réponse de Schmon est catégorique... et rapide : cinq jours plus tard, en date du 20 janvier 1936, il a consulté le député Rochette et signale l'impossibilité légale de faire accrédi-ter deux chartes simultanément,



Avenue La Salle, en 1937. (Source : Fonds QNS, Société historique de la Côte-Nord)

l'une pour une ville de compagnie, l'autre pour une ville ouverte sans taxation industrielle. Finalement, la ville sera « ouverte » avec, au départ, quelques propriétés et commerces privés, une charte, un conseil municipal, etc. Le 8 mai 1936, un télégramme de Georges Boisvert annonce enfin que le projet d'incorporation de la nouvelle municipalité a été officiellement adopté à Québec.

Attention, la ville est peut-être « ouverte » au plan légal mais en pratique, elle demeure la ville d'une seule entreprise omniprésente : le maire sera longtemps un des « boss » de l'entreprise et une bonne partie du budget municipal, entre autres pour les loisirs, est assumé directement

par la trésorerie de la compagnie. Il faudra attendre l'arrivée d'une grande aluminerie pour qu'une véritable démocratie s'instaure au plan municipal.

Rue Champlain, « Grande Alley » ou « River View »

Au printemps et à l'été 1936, parallèlement aux travaux effectués au chantier de Baie-Comeau, une question toute simple retient l'attention : comment nommer les rues de la nouvelle ville? Diverses consultations fournissent un large éventail de noms et ce sont les suggestions d'un architecte nommé Gauthier qui seront finalement retenues : les rues Laval, Champlain, Cadillac, Carleton, Marquette, La Salle, entre autres, honorent la mémoire de certains grands personnages de l'histoire cana-

dienne. Ces noms sont heureusement plus appropriés que les « Crescent », « River View », « Hillside », « Circle », « Sunset », « Northcliffe », « Atlantic », etc, recommandés par d'autres intervenants. Schlemm peut dormir en paix à son retour de Guyanne. Son plan directeur continue d'être suivi à la lettre et tout baigne dans l'huile : le chantier va bon train!



La Ville de Baie-Comeau, vers 1938.
(Source : Fonds QNS, Société historique de la Côte-Nord)

Bibliographie

Les archives de fondation de la ville de Baie-Comeau héritées de l'*Ontario Paper Company* sont conservées à la Société historique de la Côte-Nord sous la cote : P026

Différentes études historiques sont consacrées à Baie-Comeau dont :

Baie-Comeau 1937-1989, Baie-Comeau, Société historique de la Côte-Nord/Gestion sportive et culturelle, 1987, 160 p.

JEAN, Paul-Émile. *Baie-Comeau. Du Mont Sec (Baie-Comeau) à la Rivière Amédée (Hauterive) 1936-1982*. Imprimerie Hauterive, 1998, 574 p.

WIEGMAN, Carl. *From Trees to News*, Toronto, McClelland and Stewart, 1953, 364 p.