

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

MÉMOIRE

PRÉSENTÉ À

L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À CHICOUTIMI

COMME EXIGENCE PARTIELLE

DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES RÉGIONALES

PAR

DANY COTÉ

B.A. EN HISTOIRE

**PRICE ET RIVERBEND:
SPLENDEUR ET DÉCLIN
D'UNE VILLE DE COMPAGNIE**

OCTOBRE 1993



Mise en garde/Advice

Afin de rendre accessible au plus grand nombre le résultat des travaux de recherche menés par ses étudiants gradués et dans l'esprit des règles qui régissent le dépôt et la diffusion des mémoires et thèses produits dans cette Institution, **l'Université du Québec à Chicoutimi (UQAC)** est fière de rendre accessible une version complète et gratuite de cette œuvre.

Motivated by a desire to make the results of its graduate students' research accessible to all, and in accordance with the rules governing the acceptance and diffusion of dissertations and theses in this Institution, the **Université du Québec à Chicoutimi (UQAC)** is proud to make a complete version of this work available at no cost to the reader.

L'auteur conserve néanmoins la propriété du droit d'auteur qui protège ce mémoire ou cette thèse. Ni le mémoire ou la thèse ni des extraits substantiels de ceux-ci ne peuvent être imprimés ou autrement reproduits sans son autorisation.

The author retains ownership of the copyright of this dissertation or thesis. Neither the dissertation or thesis, nor substantial extracts from it, may be printed or otherwise reproduced without the author's permission.

RÉSUMÉ

La ville de Riverbend est fondée par la compagnie Price Brothers en 1925 au Lac-Saint-Jean. Elle abrite une usine de papier journal et un espace résidentiel où demeurent entre 250 et 300 personnes. Possédant un aménagement spatial et une architecture uniques dans la région, cette ville montre toutes les caractéristiques d'une ville de compagnie. La compagnie Price Brothers possède tous les terrains, les résidences, ainsi que les autres bâtiments. Elle loue ses maisons seulement à ses cadres supérieurs et aux employés de la ville, qui sont pour la plupart anglophones et protestants. Les autres employés, tous canadiens-français, n'ont pas accès à cette ville et doivent demeurer à Saint-Joseph d'Alma ou à Naudville, deux municipalités voisines.

Price Brothers possède également le réseau téléphonique et électrique, le réseau d'aqueduc et d'égouts. Elle voit aussi à l'organisation des loisirs et des sports. Elle contrôle également l'aspect politique, du fait que tous les membres du conseil municipal sont des employés cadres. Ils sont désignés par la compagnie, qui leur donne accès à la propriété foncière. Elle peut ainsi contrôler le conseil municipal qui décide du taux de taxe foncière et des règlements municipaux. La compagnie paye la plus grosse part des taxes foncières et scolaires, étant le plus grand propriétaire foncier de la ville.

La raison d'être de Riverbend est presque exclusivement économique. Possédant sa propre ville, la compagnie Price Brothers contrôle ses dépenses

en taxes foncières, tout en évitant de développer les infrastructures coûteuses nécessaires à ses ouvriers, égouts, rues, etc... En contrôlant l'accès à la ville, elle crée et maintient un microcosme, où les employés non-cadres, qui forment la majorité des employés, ne se mêlent pas aux autres résidents de Riverbend. Peu à peu, à travers le temps, la compagnie abandonnera son rôle d'employeur, propriétaire foncier et organisateur de services et loisirs, pour se consacrer seulement à l'aspect industriel. Elle se débarrassera d'abord, en 1946, de la gestion des résidences et terrains au profit d'une filiale, la Riverbend Company, dont elle est l'unique actionnaire. Celle-ci vendra peu à peu ses résidences aux employés, surtout après la fusion de 1962 avec trois autres municipalités voisines. Elle vendra aussi les bâtiments municipaux, les parcs et les rues à la ville même. Les écoles seront laissées aux deux commissions scolaires de Riverbend.

Après la fusion de 1962, la personnalité de Riverbend se modifiera peu à peu. Des maisons seront vendues à des non-employés de la compagnie. Des modifications seront faites aux maisons et les services dont jouissait la population seront coupés ou modifiés. Certains bâtiments seront démolis. Riverbend ne deviendra, en fait, qu'un quartier de la Cité d'Alma.

REMERCIEMENTS

La production de ce mémoire aurait été tout à fait impossible sans l'aide et l'appui de plusieurs personnes. Il me fait donc plaisir de souligner leur contribution.

Tout d'abord, je tiens à remercier mon directeur de recherche, Juan-Luis Klein. Monsieur Klein a manifesté un intérêt qui ne s'est pas démenti avec ses encouragements constants et son aide financière, grâce à l'intégration de mon travail dans ses projets de recherche sur les collectivités locales, recherches financées par le C.R.S.H., le F.C.A.R. et le fonds F.O.D.A.R. de l'Université du Québec.

Ensuite, j'aimerais remercier l'historien Russel Bouchard. Depuis le tout début, lors de ce que je pourrais qualifier de gestation de mon projet de recherche, il a été le premier à m'encourager fortement dans le choix de mon sujet. Par la suite, il a pris régulièrement des nouvelles de mes travaux, au fur et à mesure de leur l'avancement.

Merci aussi à toute l'équipe de la Société d'histoire du Lac-Saint-Jean pour son support technique et surtout pour les multiples réponses aux questions posées à l'archiviste, Gaston Martel. La Société d'histoire respecte bien sa mission de conservation de documents manuscrits et imprimés, dont certains m'ont été essentiels pour la rédaction de ce travail.

Merci aussi à Jeanette Girard, pour ses encouragements et son aide, lors de l'élaboration de mon projet de recherche. Merci enfin à Réjean Lavoie et Paul-Henri Émond, du Bureau d'enregistrement d'Alma, à Camil Girard, du Groupe de Recherche en Histoire Régionale, à Raymond Fortin, greffier à la ville d'Alma, à Anthony Price, à Roger Tremblay du services des propriétés de la compagnie Abitibi-Price, à George Fortin pour ses encouragements constants, à Claude Chamberland, du laboratoire de cartographie de l'U.Q.A.C., aux professeurs de la maîtrise en Études régionales et au personnel des bibliothèques de l'U.Q.A.C., de l'Université Laval et de l'Université McGill pour leur collaboration à nos travaux.

TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	ii
Remerciements.....	iv
Table des matières.....	vi
Liste des tableaux.....	xi
Liste des figures.....	xiii
Liste des cartes.....	xiv
Liste des illustrations.....	xvi
Introduction.....	1
Rappel de l'hypothèse.....	7
Méthodologie.....	8
Chapitre I	
Les villes de compagnie.....	10
1.1. La ville et l'usine.....	10
1.2. Trois types de villes de compagnie.....	13
1.2.1. La ville mono-industrielle (Single Enterprise Community)	13
1.2.2. La ville de compagnie.....	14
1.2.3. La "ressource-based town"	15
1.3. Évolution historique des villes de compagnie.....	17
1.3.1. De la cité-jardin au "New Town" en Angleterre.....	17
1.3.2. Les villes de compagnie aux États-Unis.....	20

1.3.3. Les villes de compagnie au Canada.....	21
1.3.3.1. Le Canada.....	21
1.3.3.2. Urbanisation et économie nordique.....	23
1.3.4. L'implantation.....	25
1.3.5. L'aménagement.....	27
1.3.5.1 Évolution spatiale	27
1.3.5.2 Structures.....	28
1.3.5.3 Ségrégation urbaine.....	30
1.3.6. La gestion des villes de compagnie.....	31
1.3.6.1. Facteurs économiques.....	31
1.3.6.2. Logistique administrative.....	32
1.3.7. La propriété foncière,.....	33
1.3.7.1. La fonction résidentielle.....	33
1.3.7.2. Les résidences et autres équipements.....	37
1.3.8. Les services offerts par la ville.....	41
1.3.9. L'incorporation.....	42
1.3.10. Les loisirs.....	44
Chapitre II	
Le développement industriel du Québec et du Saguenay—Lac-Saint-Jean.....	45
2.1. Le Québec industriel.....	45
2.2. La lente industrialisation du Saguenay—Lac-Saint-Jean.....	48
2.2.1. De la pulpe aux pâtes et papier.....	49
2.3. La concession des pouvoirs d'eau.....	55
2.3.1. Le Saguenay et la Grande Décharge.....	56

2.3.2. La Quebec Development Company et le développement de la Grande Décharge.....	59
2.3.3. L'association avec Price Brothers.....	63
Chapitre III	
Les villes de compagnie au Saguenay—Lac-Saint-Jean.....	66
3.1. L'industrialisation amène l'urbanisation de la région.....	66
3.2. La naissance des villes de compagnie.....	69
3.3. Implication et pouvoir des compagnies.....	73
3.3.1. La propriété foncière.....	73
3.3.1.1. La gestion des maisons.....	73
3.3.1.2. Les compagnies filiales.....	76
3.3.1.3. Le système de gérance.....	77
3.3.2. L'organisation des services publics.....	77
3.3.3. L'organisation des loisirs et de la vie communautaire.....	78
3.3.4. L'implication au niveau municipal.....	79
3.3.5. Les avantages économiques.....	80
Chapitre IV	
Riverbend: 1925-1962.....	82
4.1. La naissance de la ville et de l'usine.....	82
4.2. L'aménagement de la ville.....	94
4.3. Les principaux équipements de Riverbend.....	98
4.3.1. Le Staff house.....	98
4.3.2. Le King Edward.....	100
4.3.3. La maison du gérant.....	100
4.3.4. La salle communautaire (le Community Hall).....	101

4.3.5. Le Time office.....	101
4.3.6. L'école St-Michael.....	101
4.3.7. L'église anglicane.....	102
4.4. Les services offerts aux résidents.....	102
4.5. Les écoles.....	104
4.6. Les sports et loisirs.....	105
4.7. Les résidents.....	106
4.7.1. Population.....	106
4.7.2. Origine.....	108
4.7.3. Langue.....	109
4.7.4. Répartition de la population selon le sexe.....	109
4.7.5. Religion.....	110
4.8. Le commerce.....	112

Chapitre V

La gestion de Riverbend.....	113
5.1. La gestion de la ville.....	113
5.1.1. La répartition spatiale des employés.....	114
5.1.2. Price Brothers et la vie politique.....	117
5.1.3. La gestion des bâtiments.....	123
5.2. Les revenus et les dépenses.....	131
5.2.1. Les revenus.....	134
5.2.2. Les dépenses.....	143

Chapitre VI	
La fusion de 1962 et la fin de Riverbend.....	149
6.1. Riverbend et ses voisines.....	150
6.2. Un avant-goût, la fusion scolaire de 1961.....	154
6.3. La fusion de 1962.....	155
6.4. Les conséquences financières.....	163
6.5. Riverbend, de 1962 à aujourd'hui.....	166
Conclusion.....	169
Bibliographie.....	174

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1: Distribution des villes de compagnie canadiennes par province et territoires, en 1953 et 1963.....	22
Tableau 2: Types de ville de compagnie par activité au Canada en 1953 et 1962.....	24
Tableau 3: Valeur de la production de papier journal au Québec entre 1900 et 1930.....	48
Tableau 4: Production de pâte mécanique dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean en 1905.	51
Tableau 5: Production de pâte et papier dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean en 1927.(en tonnes).....	53
Tableau 6: Évolution de la population du Saguenay et du Lac-Saint-Jean entre 1901 et 1941.....	68
Tableau 7: Répartition des maisons à Arvida en 1945.....	75
Tableau 8: Superficie des différentes parties de la ville de Riverbend (en acres).....	88
Tableau 9: Coût de construction des infrastructures de Riverbend.....	93
Tableau 10: Population de Riverbend entre 1925 et 1961, selon trois sources.....	107
Tableau 11: Habitants de Riverbend par nationalité en 1928, 1936 et 1941.....	108
Tableau 12: Habitants de Riverbend selon la langue 1928, 1935, 1941 et 1959.....	109
Tableau 13: Habitants de Riverbend selon le sexe 1928, 1935, 1941 et 1959.....	110

Tableau 14: Habitants de Riverbend selon la religion 1928,1936 et 1941.....	111
Tableau 15: Évaluation foncière à Riverbend en 1947.....	136
Tableau 16: Working tax.....	138
Tableau 17: Tenant tax.....	138
Tableau 18: Business and licence tax.....	139
Tableau 19: Water tax.....	140
Tableau 20: Water tax amendée (1948).....	141
Tableau 21: Water tax (Naudville).....	142
Tableau 22: Taxe scolaire à Riverbend entre 1948 et 1961 (Résidentielle et industrielle).....	143
Tableau 23: Territoire et population des municipalités fusionnées en 1962.....	156
Tableau 24: Revenus généraux et de la taxe foncière pour les quatre municipalités en 1961.....	163
Tableau 25: Argumentation des différents acteurs de la fusion.....	168
Tableau 26: Caractéristiques des villes de compagnie du Saguenay— Lac-Saint-Jean.....	196

LISTE DES FIGURES

Figure 1:	Évolution du nombre d'établissements industriels au Saguenay entre 1901 et 1941.....	67
Figure 2:	Distribution des revenus municipaux à Riverbend en 1938...	133
Figure 3:	Distribution des revenus municipaux à Riverbend en 1949...	134
Figure 4:	Évolution de la taxe foncière à Riverbend entre 1926 et 1962.....	135
Figure 5:	Distribution des dépenses municipales à Riverbend en 1938..	146
Figure 6:	Distribution des dépenses municipales à Riverbend en 1949..	147
Figure 7:	Distribution des dépenses municipales à Riverbend en 1955..	148

LISTE DES CARTES

Carte 1:	Distribution des villes mono-industrielles au Canada selon Lucas.....	11
Carte 2:	Les villes mono-industrielles au Canada selon Pressman et Lauder.....	16
Carte 3:	Localisation des pulperies et papeteries au Saguenay—Lac-Saint-Jean, 1897-1926.....	50
Carte 4:	Les centrales hydroélectriques de la compagnie Price Brothers en 1929 au Saguenay.....	54
Carte 5:	Concession des pouvoirs d'eau de la Grande Décharge et de la rivière Saguenay par le Gouvernement provincial, en 1900..	57
Carte 6:	Expropriation de terrains et de parties de terrains dans le canton Delisle par la Quebec Development en 1914 et 1915..	62
Carte 7:	Localisation des villes de compagnie au Saguenay—Lac-Saint-Jean, selon le type d'industrie.....	70
Carte 8:	Circuit parcouru par les ouvriers des grands chantiers industriels au Saguenay-Lac-Saint-Jean entre 1923 et 1942...	72
Carte 9:	Situation du Canton Delisle.....	83
Carte 10:	Plan de la ville de Riverbend.....	85
Carte 11:	Concessions forestières de la compagnie Price Brothers au Québec en 1930.....	86
Carte 12:	Utilisation du sol de la zone urbaine de Riverbend en 1950..	97
Carte 13:	Localisation et date de construction des principaux équipement de Riverbend.....	98
Carte 14:	Localisation de l'église anglicane.....	103

Carte 15:	Ségrégation urbaine à Riverbend en 1928.....	115
Carte 16:	Ségrégation urbaine à Riverbend en 1941.....	118
Carte 17:	Ségrégation urbaine à Riverbend en 1958.....	119
Carte 18:	Banque de terrains vendus aux membres du conseil municipal de Riverbend.....	121
Carte 19:	Localisation des propriétaires et des membres du conseil municipal de Riverbend en 1928.....	124
Carte 20:	Localisation des propriétaires et membres du conseil municipal de Riverbend en 1941.....	125
Carte 21:	Localisation des propriétaires et des membres du conseil municipal de Riverbend en 1958.....	126
Carte 22:	Date de construction des bâtiments de Riverbend.....	128
Carte 23:	Évolution de la vente des maisons de Riverbend entre 1930 et 1990.....	129
Carte 24:	Lots vendus par Price Brothers à The Riverbend Company en 1946.....	130
Carte 25:	Division du lot # 97.....	132
Carte 26:	Localisation des quatre municipalités impliquées dans le processus de fusion municipale de 1962.....	151

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1:	Vue des camps temporaires (mars 1925).....	89
Illustration 2:	Vue sur le site de construction, de la Petite Décharge..	91
Illustration 3:	Une partie de l'usine en construction.....	91
Illustration 4:	Construction des maisons et des autres bâtiments.....	92
Illustration 5:	Les machines à papier en construction.....	95

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1:	Caractéristiques des villes de compagnie du Saguenay— Lac-Saint-Jean.....	196
-----------	--	-----

INTRODUCTION

Bien avant 1900, dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, les entrepreneurs forestiers et les compagnies forestières ont ouvert et entretenu, dans les immenses concessions forestières qu'ils ont reçues du gouvernement provincial, des chantiers de coupe de bois où des travailleurs pouvaient passer tout l'hiver à abattre le bois nécessaire aux opérations de sciage qui se déroulaient ensuite durant la belle saison. Les scieries, situées le long de cours d'eau, recevaient le bois coupé pendant la saison froide.

Dans les chantiers de coupe, les compagnies forestières fournissaient à leurs employés le logis, des camps en bois rond, ainsi que les repas, plutôt austères. Ces camps étaient temporaires. Aussitôt que le secteur avait été exploité, la compagnie établissait un autre camp ailleurs et abandonnait celui qui était en place. La vie de bûcheron se déroulait du lever au couche du soleil. Les loisirs et les divertissements étaient peu nombreux. La rémunération du bûcheron lui suffisait à peine à faire vivre sa nombreuse famille. Les travailleurs, après la drave du printemps, retournaient dans leurs familles. Lorsque l'automne arrivait, ils devaient repartir pour sept ou huit longs mois¹.

¹ Pour une excellente description de la vie du bûcheron, voir le livre de Syvio Girard, La forêt mon amie, 1985.

Certaines compagnies ont construit, autour de leurs scieries, des habitations qu'elles louaient à leurs employés. Elles pouvaient parfois opérer un magasin, où elles vendaient les denrées et les produits nécessaires aux familles des travailleurs. La compagnie Price, en particulier, payait même ses employés avec des bons qui n'étaient échangeables que dans ses magasins (Tremblay:1984).

Aucune des agglomérations ainsi construites n'a reçu de statut officiel. Elles sont donc restées sans organisation municipale ou religieuse formelle et sont presque toutes disparues lorsque les compagnies ont décidé de fermer les petite usines, au détriment des travailleurs qui devaient déménager ailleurs (Bouchard: 1991).

Ainsi en 1883, à l'anse Saint-Étienne, en plus de la scierie, l'entrepreneur fera construire une trentaine de logements, qu'il louera aux familles des employés, et de quelques maisons de pension pour les travailleurs saisonniers. À quelques kilomètres de là, la compagnie Price fera construire une église ainsi qu'une dizaine de résidences devant servir d'habitation au gérant de l'usine et aux principaux cadres de l'entreprise. Le moulin est fermé en 1909. Un autre moulin, fonctionnant à la vapeur, est construit par la même compagnie, en 1901, à Baie Sainte-Catherine. Puis, en 1909, un autre moulin, "Bay Mill", est érigé à l'embouchure de la rivière Sainte-Marguerite, en plus d'une trentaine de résidences. Le moulin et le village fermeront en 1920.

L'économie régionale, axée sur le bois, connaîtra une profonde mutation à partir du début du XXe siècle. Privilégiée par l'abondance de ses ressources naturelles, notamment le bois et l'hydroélectricité, la région connaîtra l'établissement de la grande industrie, autant régionale qu'étrangère, avec ses grands besoins en main-d'oeuvre, peu ou pas qualifiée et peu chère. Celle-ci devra s'établir près de son lieu de travail, ce qui amorcera véritablement le mouvement d'urbanisation (Lapointe, Prévost et Simard:1981).

L'histoire urbaine et la grande industrie sont presque deux soeurs siamoises, l'une entraînant l'autre dans son giron, au fur et à mesure de son évolution. Nous avons tendance à regarder toutes les villes comme un espace où la concentration de gens est élevée, et où des services, des loisirs, des commerces sont concentrés. Les ouvriers et leurs familles sont rassemblés autour, ou le plus près possible de leur lieu de travail, que ce soit une petite ou une grande usine. La plupart du temps, une usine est construite dans une agglomération déjà existante, un village ou une petite ville. À partir de ce moment, la vocation de cette ville change peu à peu, au gré de l'évolution de l'usine et de son rythme de croissance. Au Saguenay—Lac-Saint-Jean, la ville de Chicoutimi est l'exemple parfait d'une agglomération urbaine qui évolue rapidement avec la venue de la grande entreprise, dans ce cas une pulperie. Des quartiers ouvriers se développent et d'autres plus cossus abritent les gens plus riches.

Dans d'autres cas cependant, des entreprises décident de s'implanter à l'extérieur des noyaux urbains ou des aglomérations déjà existantes. En même temps que l'usine, elles décident alors de construire une ville qui abritera certains ou tous leurs employés. Ce sont les villes de compagnie. Nous présenterons dans le premier chapitre de ce mémoire une définition d'un terme qui ne fait pas consensus et qui peut prêter à confusion.

Notre décision d'étudier les villes de compagnie découle de l'intérêt que nous portons d'abord à cette période de l'histoire régionale. Ces villes exercent une certaine attirance à cause de leur aspect particulier. Lorsque l'on pénètre dans ce qui fut la ville de Riverbend², après avoir traversé la voie ferrée faisant la démarcation entre cette ville et celle de Naudville, l'agglomération voisine, on a presque l'impression de changer de monde. Notre regard est tout de suite attiré par l'aspect esthétique de cette ville, le type inhabituel de maison, l'aménagement des rues et des terrains, les immenses arbres, le club de curling, etc...

Mais au-delà de ce que l'oeil voit, il y a les gens. Riverbend suscite toujours les mêmes réactions aux personnes qui ont côtoyé, de près ou de loin, les habitants d'avant 1960-1970. Les habitants de cette petite ville étaient majoritairement anglophones et protestants. Ils devaient parfois se sentir bien seuls dans cette mer uniforme que constituait la population régionale, presque entièrement catholique et francophone. Et c'est grâce à une vie communautaire, sociale et sportive bien organisée par la compagnie,

²Riverbend fut annexé à Alma en 1962.

avec l'aide des résidants, que les habitants de Riverbend ont pu vivre avec fierté dans cette petite cité-jardin.

Lorsqu'on compare des photographies de Riverbend avec le village voisin, Saint-Joseph d'Alma, dans les années 1930 ou 1940, on note de surprenantes différences. À Riverbend, la ville est propre, il n'y a pas de maisons délabrées, mais des arbres, de la verdure et des maisons coquettes. Il y a des fleurs partout, de larges trottoirs et des infrastructures sportives et communautaires. Le système sanitaire, l'acqueduc, tout est organisé. À Alma, au contraire, les vieilles maisons sont légion, la plupart ne possèdent que des toilettes extérieures, les fameuses "bécosses"³.

Le deuxième chapitre de ce mémoire présente l'histoire industrielle de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Cette histoire, surtout marquée par l'investissement de capitaux étrangers, montre bien l'emprise qu'ont eu les grandes entreprises sur la main-d'œuvre et surtout sur les ressources naturelles les plus abondantes que recèle la région: la forêt et l'énergie hydroélectrique, et ceci souvent avec l'aide du gouvernement provincial. Nous décrivons également la façon dont les compagnies s'approprient l'espace à vocation industrielle ou à potentiel hydro-électrique à des fins économiques et stratégiques.

Notre étude sur les villes de compagnie du Saguenay—Lac-Saint-Jean, réalisée au chapitre trois, couvre la période allant de 1899, année de

³Ce mot est dérivé de l'expression anglaise "back house".

l'ouverture de la première ville de compagnie "légale" au Lac-Saint-Jean, soit Val-Jalbert, à 1973, année de la fusion des villes de Jonquière, Arvida et Kénogami. Après une brève présentation de la genèse industrielle et urbaine dans la région, nous montrons les caractéristiques communes mais aussi les grandes différences entre ces villes, car les compagnies avaient des stratégies de localisation et des styles de gestion fort variés, selon les périodes et les circonstances d'implantation.

Le chapitre quatre présente la ville de Riverbend et ses habitants. Nous couvrons la vie entière de cette entité municipale, soit de 1923, année de la construction de la ville et de l'usine, jusqu'à la fusion de 1962, avec trois municipalités voisines. À partir de rien, cette ville est créée et aménagée par la compagnie Price Brothers au bord de la Petite Décharge. La compagnie a construit plusieurs types de bâtiments, ayant chacun une vocation spécifique. Elle fournit aussi aux habitants des services particuliers.

Le chapitre cinq porte sur la gestion de Riverbend comme ville de compagnie. Une telle ville est planifiée jusque dans les moindres détails par la compagnie, de la localisation des divers bâtiments et de l'usine jusqu'au tracé des rues, en passant par la végétation. L'analyse de la propriété foncière et de la gestion des habitations louées aux employés est primordiale. Nous présenterons aussi les multiples façons qu'a la compagnie d'influencer l'évolution de Riverbend, au niveau politique et spatial. Enfin, nous analysons la composante économique de la gestion de Riverbend.

La fusion de Riverbend, qui ne loge que les cadres de la compagnie Price Brothers, avec trois autres municipalités fera l'objet du chapitre six. Essentiellement à vocation économique, la fusion est rendue nécessaire à cause de la mauvaise santé financière de deux municipalités environnantes, Naudville et Alma, qui logent les travailleurs des grandes compagnies, sans bénéficier des revenus fonciers nécessaires pour construire et entretenir les infrastructures propres à une municipalité (aqueduc, égouts, rues, etc...). Le groupement des quatre municipalités, même s'il causera des tracas et des problèmes pendant plusieurs années, règlera en bonne partie les problèmes d'administration des villes moins riches, au détriment des habitants des villes de compagnie.

Rappel de l'hypothèse

Notre principale hypothèse de recherche est la suivante: **les grandes compagnies, dont la compagnie Price Brothers dans le cas de Riverbend, ont effectué la gestion des villes de compagnie en contrôlant en particulier la propriété foncière, l'aménagement urbain et le "jeu politique⁴".** Selon nous, les grandes compagnies, dont Price Brothers, ont érigé des villes près de leurs usines et ont exercé leur influence sur tous les aspects du développement de leur ville, et en particulier sur le développement urbain, à l'aide de ces trois facteurs.

⁴ Nous définissons le "jeu politique" comme "toute influence que peut avoir une compagnie sur le conseil municipal, de la sélection des membres de ce conseil de ville, au quasi-monopole du revenu foncier, etc..."

Méthodologie

Nous avons choisi la ville de Riverbend étant donné la disponibilité des sources accessibles, autant au point de vue de la compagnie Price Brothers que les sociétés d'histoire régionales et les sources gouvernementales. Tous ces dépôts d'archives contiennent des informations pertinentes qui nous permettront de bien cerner la façon dont la compagnie a mené à bien l'administration de la ville, notamment la gestion des résidences et des bâtiments et des finances municipales.

Le contrôle de la propriété foncière dans une ville de compagnie ou mono-industrielle est un aspect très important. Les archives du bureau d'enregistrement provincial représentent une source de renseignements indispensables pour en étudier les mécanismes. Le bureau d'enregistrement d'Alma contient des documents relatifs aux transaction foncières effectuées à Riverbend par la compagnie Price Brothers, la Riverbend Company et les autres propriétaires de Riverbend. Ce sont essentiellement des contrats passés devant notaire, bien que quelques contrats aient été passés sous seing privé.

Les archives municipales de la ville de Riverbend, conservées à l'hôtel de ville d'Alma depuis la fusion, sont essentielles à notre recherche. Puisque la compagnie Price faisait indirectement, par conseil municipal interposé, la gestion de la ville, les procès-verbaux des assemblées du conseil et les plans de la ville nous renseignent sur les voies par lesquelles passe le pouvoir réel

des élus et ceux de la compagnie.

Nous avons utilisé la cartographie afin d'illustrer l'évolution de différentes caractéristiques relatives à la gestion des villes de compagnie. Cette technique permet de regrouper de multiples informations.

Afin que le lecteur distingue facilement les sources bibliographiques et les documents non publiés, les références aux auteurs se retrouvent entre parenthèses, insérées dans le texte même, alors que les références se rapportant davantage aux documents d'archives sont consignées dans les notes en bas de pages. Dans ce cas également, une description plus complète de la notice se retrouve dans la bibliographie, dans la section "sources manuscrites".

CHAPITRE I

LES VILLES DE COMPAGNIE

Les villes de compagnie canadiennes sont nées principalement dans la période de l'apparition de la grande industrie, donc presque toutes au XXe siècle. La naissance de ces villes est directement liée au modèle de croissance de l'économie canadienne et relève de l'exploitation d'une ressource naturelle abondante ou plus rarement du passage d'une voie de communication¹. L'étude de Rex Lucas (1971) recense plus de 600 villes mono-industrielles au Canada (carte 1). Il divise ces villes en trois types. Les Minetowns (villes minières) se situent surtout dans la partie nord du Canada, par exemple Chibougamau et Schefferville. Les railtowns (villes du rail) jalonnent les voies ferrées traversant le Canada. Enfin, celles qui nous intéressent plus particulièrement, les milltowns (villes-usines) se retrouvent plus près des zones urbaines. On en retrouve plusieurs, entre autres, dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

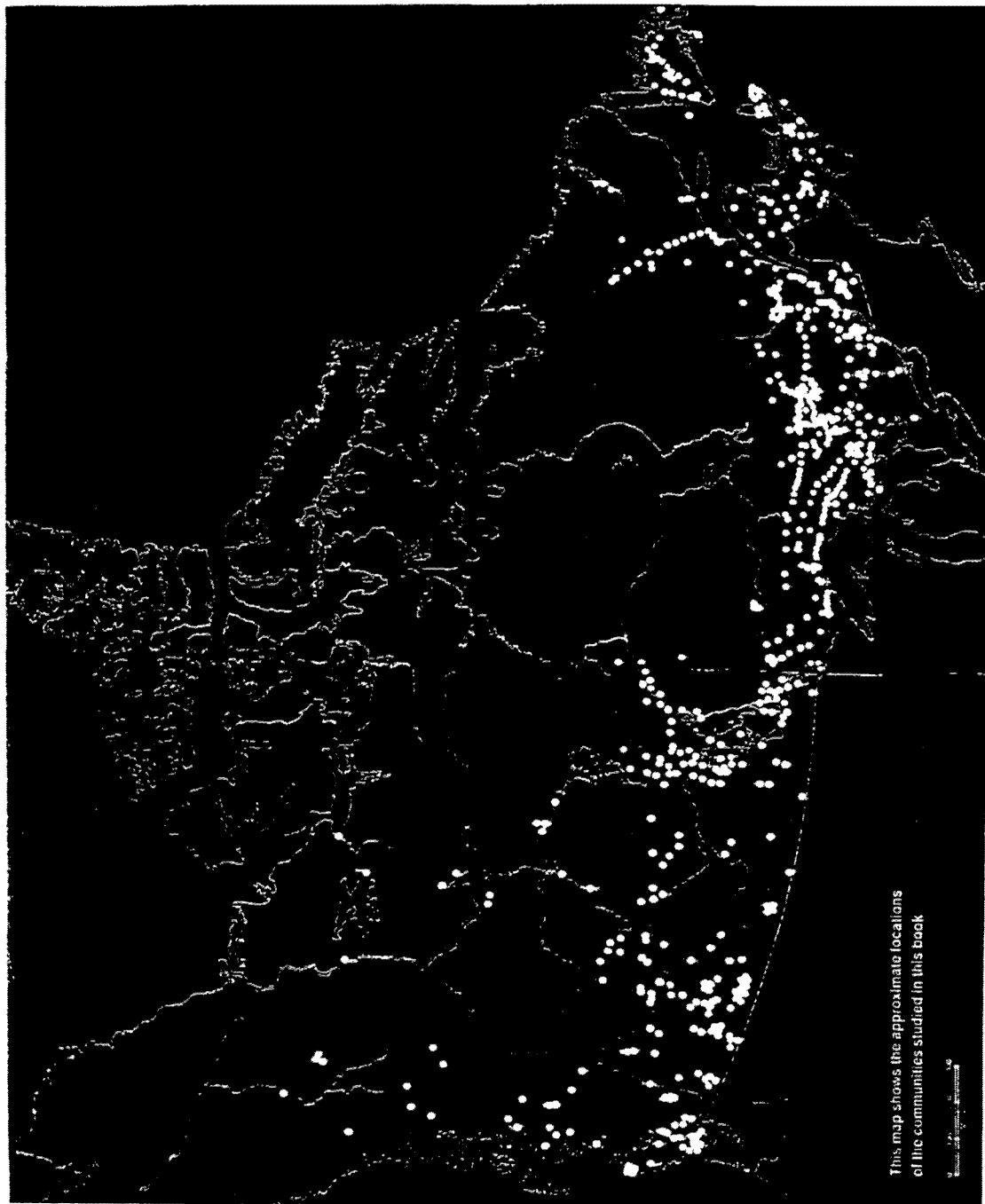
1.1 La ville et l'usine

Un lien privilégié semble unir la ville de compagnie, en tant qu'entité géographique, juridique et urbaine et la compagnie-mère qui l'a mise au monde.

¹ Au Canada c'est essentiellement le train

CARTE 1

DISTRIBUTION DES VILLES MONO-INDUSTRIELLES
AU CANADA SELON LUCAS



Lucas. Minetowns, Milltowns, Railtowns; life in Canadian communities of single enterprise, 1971, page 1.

Construites en même temps à des fins spécifiques, nous pouvons faire l'hypothèse que l'évolution de la ville est dépendante, à différents degrés, de cette même compagnie et de la "santé" de leur usine.

Cela nous amène à nous demander comment les compagnies ont-elles fait la gestion des villes de compagnie ? En effet, à la suite d'observations, il est facile de constater que ces villes recèlent des caractéristiques qui les différencient des autres villes industrielles. Entre autres, l'architecture et l'aménagement urbain de ces villes contrastent avec les villes qu'on pourrait qualifier de "normales". On n'a qu'à penser aux rues courbes d'Arvida ou à l'architecture particulière que l'on retrouve dans les quartiers que l'on appelle "quartier des Anglais" à Dolbeau, Kénogami et Alma. Mais l'aspect esthétique n'est pas tout. La ville de compagnie est aussi une entité juridique, avec toute la mécanique administrative que cela comporte. Elle a besoin de revenus et doit effectuer des dépenses quotidiennement. Elle a besoin d'employés, doit offrir des services, etc... comme toute autre ville.

Malgré le nombre assez imposant de villes de compagnie au Canada, nous constatons une absence presque totale de connaissances et d'analyses sur la gestion des villes de compagnie au Québec et en particulier dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. En effet, nous avons recensé très peu d'écrits consacrés à la province de Québec en cette matière. Dans une des rares recherches récentes sur le sujet, Brouillette (1990) étudie le rôle de la Shawinigan Water and Power Co. dans la structuration de l'espace urbain shawiniganais, entre 1899 et 1921. Cette lacune est encore plus évidente au

Saguenay—Lac-Saint-Jean, où il n'y a que Louis-Marie Bouchard qui ait partiellement abordé ce thème (Bouchard:1973). Pourtant la littérature sur les villes de compagnie est relativement abondante du côté anglophone, comme il est facile de le constater dans notre bibliographie. Les villes de compagnies sont beaucoup plus étudiées en Angleterre, aux États-Unis et au Canada-anglais.

1.2. Trois types de ville de compagnie

Plus le chercheur consulte la littérature sur les villes de compagnie, plus il découvre que ce terme ne fait pas l'unanimité chez les auteurs. Cela est encore plus vrai en langue anglaise qui compte d'ailleurs pour près de 95% du total des écrits dans ce domaine. Certains chercheurs, particulièrement les Canadiens, ne prêtent pas le même sens à ce terme que d'autres. En fait, presque personne ne s'entend sur une définition claire de ce qu'est une ville de compagnie.

1.2.1. La ville mono-industrielle (Single Enterprise Community)

Le terme ville mono-industrielle, comme son nom l'indique, implique qu'une seule usine ou entreprise est établie dans la zone urbaine. Rolf Knight (1975,p.8) en donne la définition suivante. "Single enterprise communities are relatively small, semi-isolated industrial towns where the jobs are overwhelmingly provided by a single company, but where that company is not necessarily involved in the running of the community itself."

Dans ce cas-ci, la compagnie-mère a donc un pouvoir limité sur la communauté. Elle n'est que l'employeur unique.

Pour sa part, Rex Lucas (1971), précise que 75% de la population de la ville doit dépendre de l'usine et des institutions mis en place par la compagnie pour travailler, pour qu'on puisse parler de ville mono-industrielle.

John Porteous (1974) attribue les caractéristiques suivantes aux villes de ce type: instabilité sociale, changement rapide de la main-d'oeuvre, taux élevés de problèmes familiaux et de santé, pyramide d'âge dééquilibrée entre les hommes et les femmes et entre les jeunes et les vieux, services inadéquats, possibilités d'emplois peu variés.

1.2.2. La ville de compagnie (Company town).

Rolf Knight (1975,p.10) propose sa vision de la ville de compagnie: "Company towns refers to communities where most of the housing and other basic services are owned or directly controlled by the company owning the single predominant industry for which the town was established. Not only the work scene but most other settings of social life are controlled by the company. In the classic cases, the company owned the land on which the community stood, all the housing, the stores and all community facilities".

Allen (1966), pour sa part, définit la ville de compagnie comme étant: "any community which has been built wholly to support the operations of a single enterprise company, in which all homes, buildings and other real-estates property are owned by that company, having been acquired or erected specifically for the benefits of its employees, and in which the company provides most public services".

La notion de propriété foncière, comprenant les terrains et les équipements, est ici bien présente. En plus, la compagnie semble contrôler presque entièrement l'environnement social et politique.

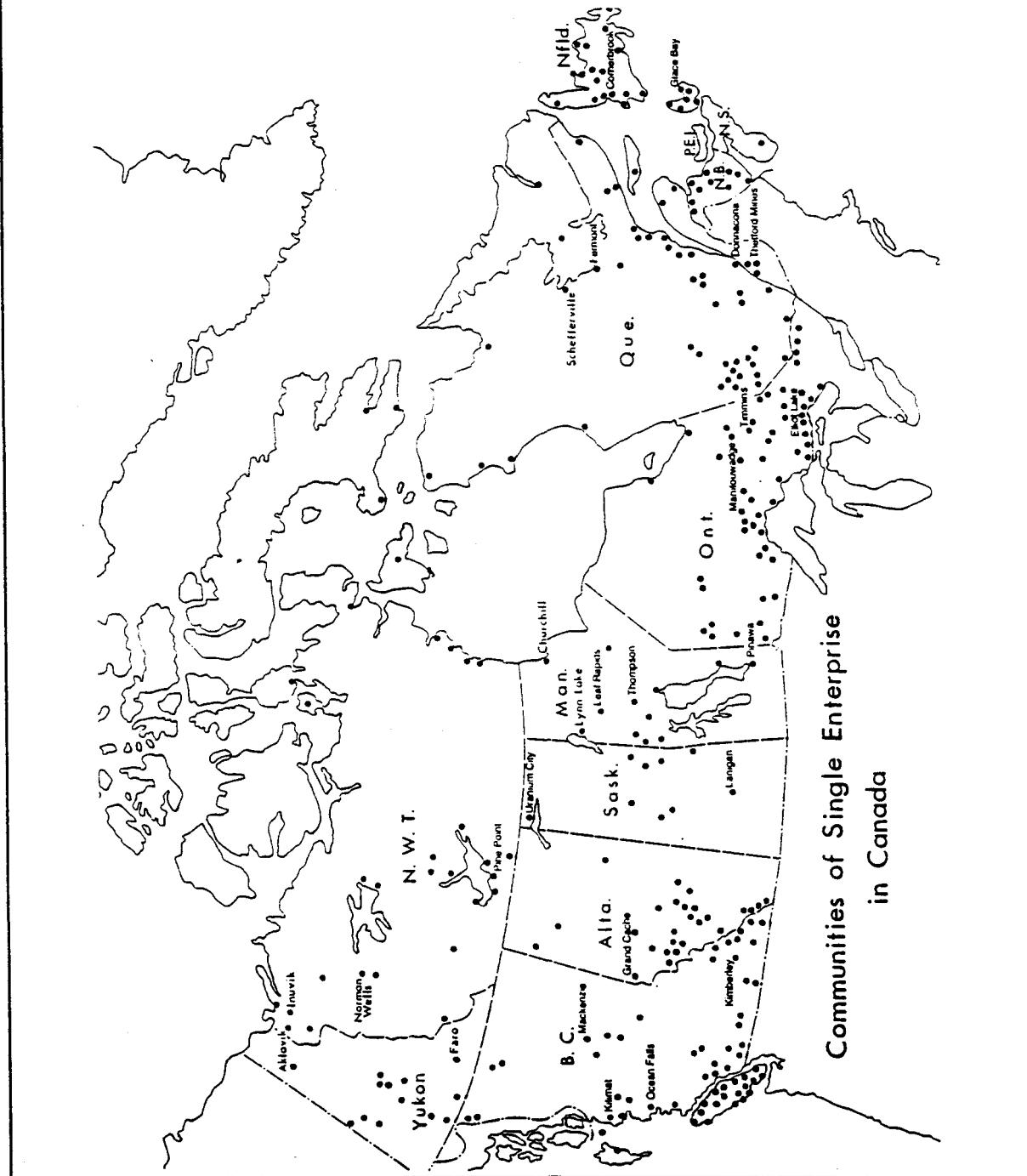
1.2.3. La "ressource-based town"

Le terme "ressource-based town" n'a pas d'équivalent en français mais il n'est pas difficile à comprendre. Il indique que la ville est dépendante de l'exploitation d'une ressource naturelle, le plus souvent très isolée, bien loin des zones denses de population (carte 2). Ces villes se retrouvent presque toutes hors de la bande habitée du sud du Canada (Pressman et Lauder:1978) La "ressource based town" est donc nécessairement une ville mono-industrielle, mais pas obligatoirement une ville de compagnie, quoi- que la plupart le soient.

Robson (1988) en donne la définition suivante, qui ajoute au concept

CARTE 2

LES VILLES MONO-INDUSTRIELLES AU CANADA SELON PRESSMAN ET LAUDER



Source: Norman E. P. Pressman, Kathleen Lauder, "Ressource towns as new towns", Revue d'histoire urbaine, 1, 1978, page 79.

des caractéristiques économiques et temporelles: "The resource town may be defined as any community whose economic base depends on resource extraction or processing. It is a manifestation of the XXth century expansion of the northern frontier, oriented toward mineral, lumber, pulp and paper, hydro and nuclear power" (Robson: 1988).

1.3. Évolution historique des villes de compagnie

1.3.1. De la cité-jardin au "New Town", en Angleterre.

Les villes de compagnie se sont souvent inspirées du concept de cité-jardin (Garden City) qui connaît une longue gestation avant de voir le jour à la toute fin du XIXe siècle en Angleterre. Thomas More, dès le 16e siècle élabore les plans d'une cité, "Utopia", contenant 6000 habitations et divisée en quartiers, chacun ayant une place centrale destinée au commerce. Près de 200 ans plus tard, John Bellers publie "Proposal for Raising a Colledge of Industry", qui élabore les fondements d'une petite communauté de 300 personnes, très élaborée au niveau social (Batchelor:1969).

Entre 1800 et 1820, plusieurs Anglais tentent de restructurer la société urbaine, et palier en partie aux problèmes créés par l'industrialisation, grâce à la création de nouvelles agglomérations urbaines. C'est dans cette période que les jardins et parcs à vocation publique deviennent un élément important de la planification urbaine. À partir de 1820, de nouvelles villes sont créées, essentiellement encouragées par le développement de l'industrie et des

transports, notamment le train et les canaux. Un bon exemple est la ville de Goole, construite en 1822 par une entreprise privée, qui sert de port de transit pour les marchandises et les passagers, au confluent des rivières Dutch et Ouse. Cette ville présente, dès sa naissance, des caractéristiques que l'on retrouvera dans des villes de compagnies plus modernes (Porteous:1969). C'est en 1883 que l'idée de créer de nouvelles communautés industrielles prend vraiment son plein essor en Angleterre, avec la "Society for Promoting industrial Villages". (Batchelor:1969).

Plusieurs communautés britanniques ont influencé la planification de villes de compagnie au Canada. Parce que ces villes ont été établies avec succès par les firmes industrielles, elles deviennent des modèles pour le développement d'agglomérations similaires aux États-Unis et au Canada (Queens:1953). Les villes de New Lamark et New Harmony, planifiées par Robert Owen, sont les premières villes à vocation industrielle en Angleterre. Saltaire², créée en 1851, Bournville, construite en 1895 par George Cadbury, et Port Sunlight, construite en 1888 (Stern et Massengale:1981) sont aussi représentatives de cette époque.

Une autre étape importante suit, à la toute fin du XIXe siècle. La publication par Ebenezer Howard, en 1898, du livre "To-morrow: a Peaceful Path to real reform", plus tard révisé et réédité sous le nom de "Garden Cities of To-Morrow", marque le début d'une nouvelle ère dans la

² Saltaire couvre 49 acres, dont 10 pour le site industriel, 14 pour les parcs et 25 pour la zone résidentielle.

planification urbaine. Les concepts exposés dans ce livre font la synthèse de plus de cent ans de théories et d'expérimentations d'autres penseurs anglais et étrangers. Dans son livre, Howard propose l'établissement d'une cité-jardin de 32 000 habitants, d'une superficie de 1000 acres, entourée d'une ceinture verte agricole, agissant simultanément comme barrière à une future croissance urbaine et comme fournisseur de fruits et de légumes (Batchelor:1969). La construction, par Howard, et quelques associés de la première cité-jardin, Letchworth³, en 1904, et d'une seconde, Welwyn, en 1920, sont deux laboratoires qui permettront plus tard d'appliquer au Canada les principes élaborés par Howard⁴.

Le concept de cité-jardin est introduit en Amérique du Nord en 1915 par Charles Harris Whitaker, qui publie une série d'articles dans des revues états-uniennes. Après la première guerre mondiale, il croît en popularité en Angleterre et en Europe, suite à une série de conférences données par l'International Garden City and Town Planning Association.

Un autre concept urbain, les "New Towns" britanniques, découle du

³ Cette ville, prévue pour abriter 30 000 personnes est entourée d'une ceinture verte. La conception de Letchworth a laissé lieu à plusieurs lacunes, une fois la ville construite, en particulier au niveau de l'emplacement des différents quartiers.

⁴ À cause de son influence directe sur la planification urbaine au Canada, le nom de Thomas Adams doit être mentionné. À la fin de la première guerre mondiale, il est nommé au sein de la Commission de conservation comme "Town planning Advisor" par le gouvernement fédéral. Il sera aussi consultant privé pour divers paliers de gouvernement, dont des municipalités, où plusieurs sont des villes de compagnie (Stelter et Artibise:1978). Les principes de planification établis dans certaines communautés, dans lesquelles Adams était impliqué, ont été copiés par des compagnies qui se sont engagées dans la création de villes de compagnie, situées dans des régions éloignées (Queens:1953).

"New Town Act" de 1946. Il est le résultat de protestations contre la congestion, la haute densité et les conditions de vie difficiles dans les conurbations métropolitaines. Beaucoup de principes de planification provenant des "New Towns" britanniques ont eu leur effets sur le développement des villes de compagnie au Canada, après la Deuxième Guerre (Robinson:1962).

1.3.2. Les villes de compagnie aux États-Unis

Aux États-Unis, la vague industrielle a débuté bien avant celle du Canada. Au début du XIXe siècle, des centaines de villes de compagnie, axées sur l'exploitation de ressources naturelles, sont établies loin des milieux peuplés (Allen:1966). Le type d'industrie que l'on retrouve aux États-Unis n'est pas le même qu'au Canada. Dans l'Est des États-Unis, les manufacturiers de textile ont construit, dès le XIXe siècle, des villes industrielles abritant les travailleurs et leurs familles. Ces villes sont souvent satellites de plus grosses villes industrielles (Garner:1971). Dans la partie ouest des États-Unis, la construction de villes de compagnie résulte principalement de trois industries; le charbon⁵, le cuivre⁶ et la coupe de bois⁷ (Allen:1966).

Les villes de compagnie les plus importantes de cette époque aux

⁵ Les villes charbonnières sont utilisées par des compagnies ayant besoin de ce type d'énergie dans le cadre de leurs activités, par exemple les compagnies ferroviaires.

⁶ Cette industrie a donné naissance aux villes de compagnies les plus grandes et à vocation plus permanentes (Allen:1966).

⁷ D'autres industries ont aussi contribué à l'évolution de villes de compagnie dans l'ouest états-unien, notamment les raffineries, les cimenteries, les usines de traitement de coton et les mines de potasse (Allen:1966).

États-Unis sont Waltham (Roth:1979), Garden City (Stern et Massengale: 1981), Pullman (Lillibridge:1953) et la ville de LeClaire (Garner:1971).

1.3.3. Les villes de compagnie au Canada

1.3.3.1. Le Canada

Peut-être plus que les autres pays, le Canada peut être considéré comme la patrie des villes de compagnie. Elles sont très ancrées dans l'histoire canadienne, surtout au début de la période de l'exploitation des forêts et des ressources minérales et hydroélectriques⁸ et ont constitué un outil de développement de premier plan du nord canadien (Porteous:1974). Cette histoire est marquée par la naissance et la fermeture de dizaines de villes de compagnie. Plusieurs d'entre elles ont disparu, particulièrement parce que la ressource naturelle est épuisée ou qu'il n'était plus rentable de l'exploiter (Robinson:1962). D'autres ont été victimes des conjonctures économiques et des changements technologiques (Allen:1966).

Même si leur population totale n'est pas imposante en terme de nombre, les villes de compagnie ont joué un rôle important dans l'économie canadienne. La plupart d'entre elles sont situées dans le précambrien, le bouclier canadien ou le bouclier laurentien, de Schefferville jusqu'à

⁸ Robson, dans un article sur les "ressources towns" du Manitoba divise l'histoire de ce type de villes en trois phases; l'ère des compagnies 1900-1930, l'ère de la coopération 1930-1945 et l'ère des gouvernements 1945-1970 (Robson:1988).

Yellowknife⁹. Les ressources naturelles étant localisées au nord de la zone de peuplement, un mince ruban de terres cultivables près de la frontière avec les États-Unis, les entreprises devaient donc se rapprocher des ressources naturelles et créer un environnement approprié pour les travailleurs et leurs familles (Pressman et Lauder:1976). L'éloignement de ces villes, par rapport aux zones habitées, fait qu'elles demeurent de type mono-industriel (Lucas:1971).

Tableau 1

Distribution des villes de compagnie
canadiennes par province et territoires en 1953 et 1963

<u>Division territoriale</u>	<u>1953¹</u>	<u>1963²</u>
Ontario	47	47
Colombie-Britannique	33	30
Manitoba	08	07
Terr. du nord-ouest	07	10
Alberta	16	18
Terre-Neuve	03	03
Nouveau-Brunswick	03	01
Saskatchewan	03	02
Nouvelle-Écosse	02	07
Québec	30	34
Yukon	02	02

Source: (1) Queens University, Single enterprise Communities..., pages 290-307.
 (2) Ira Robinson, The new industrial towns of Canada's..., pages 168-172.

⁹ L'évolution de l'exploitation industrielle dans le nord du Canada s'est faite en trois phases; la période de découverte initiale et de la pénétration commerciale, la phase d'administration par le gouvernement canadien et la domination du mode industriel de production, contrôlé par de grandes entreprises situées en Ontario, au Québec et aux États-Unis (Koroscil:1988).

1.3.3.2. Urbanisation et économie nordique

L'activité économique responsable de l'existence du plus grand nombre de villes de compagnie au pays est l'exploitation et la première transformation des ressources naturelles, essentiellement les mines et la forêt. L'industrie du bois a nécessité la construction des premières agglomérations abritant les travailleurs, des camps forestiers temporaires. Plus tard, des résidences plus permanentes sont érigées autour des scieries. Ensuite, des activités de transformation, telles les pâtes et papiers, ont encouragé l'établissement de communautés qui sont essentiellement urbaines, parfois sur le site même où était située l'usine (Queens:1953).

La ville découlant de l'industrie des pâtes et papiers emprunte souvent les concepts élaborés pour les cités-jardin (Robson:1988). À partir de 1915, plusieurs villes de ce type sont construites au Canada, de Terre-Neuve jusqu'à l'île de Vancouver (Bradbury:1979). À cause de la nature permanente de leurs activités, ces compagnies construisent des sites et des zones résidentielles mieux planifiés.

À l'opposé, les compagnies minières sont celles qui ont eu le plus de difficulté à développer des villes agréables à habiter (Roth:1979). Parce que les ressources minières ont une limite de vie relativement courte, habituellement de 20 à 40 ans, les compagnies voient peu d'avantages à développer un site résidentiel élaboré et à construire des résidences

permanentes¹⁰. Cependant, les villes de compagnie implantées en sol canadien n'ont jamais acquis la mauvaise réputation que se sont attirées certaines villes minières ailleurs dans le monde, spécialement aux États-Unis¹¹.

Tableau 02

**Types de ville de compagnie
par activité au Canada en 1953 et 1962**

<u>Activité</u>	<u>1953¹</u>	<u>1962²</u>
Charbon, pétrole et mines	81	90
Pâtes et papier	27	38
Chantier de coupe de bois	15	11
Hydroélectricité	8	9
Pêche et transformation	4	4
Chemin de fer	4	-
<u>Autres</u>	<u>4</u>	<u>10</u>
Total	143	162

Source: (1) Queens University, Single enterprise Communities..., pages 290-307.
 (2) Ira Robinson, The new industrial towns of Canada's..., pages 168-172.

Un autre type de ville de compagnie est celui des agglomérations

¹⁰ Magnusson (1919), dans une étude sur les habitations des villes minières états-unienennes fait une description peu élogieuse de l'aménagement de ces villes; "There is a dull uniformity in the appearance of the houses and an absence of trees and natural vegetation. Streets and alleys are open dirt roads, almost without exception. The miner houses is without the ordinary inside conveniences found in the houses of the city workers. Less than 2% of the homes have insite toilets, and running water is rare".

¹¹ Il faut préciser cependant que les compagnies canadiennes se sont comportées comme les compagnies états-uniennees lorsqu'elles ont implanté des villes minières dans le tiers-monde. (voir Klein:1986 et Devbrell:1975).

établies près d'une chute ou d'un barrage hydroélectrique, construit dans certains cas par une compagnie de pâtes et papier pour son alimentation en énergie hydroélectrique.

Une ville de compagnie peut avoir été implantée et gérée par un entrepreneur, une famille, une entreprise privée ou une corporation publique, ou plus rarement une agence gouvernementale (Pressman et Lauder:1976). Les nombreuses agglomérations construites près de bases militaires, par le ministère de la Défense du Canada, peuvent aussi être considérées comme étant des villes de compagnie. En 1953, ces installations militaires abritaient près de 40 000 personnes, réparties dans 102 sites à travers le Canada (Queens:1953).

1.3.4. L'implantation

Une première tâche à accomplir, lorsqu'une compagnie décide de fonder une agglomération près d'une ressource naturelle, est de dessiner, avec plus ou moins de minutie, les plans de la future ville et de ses bâtiments. Cette tâche est confiée à des ingénieurs et à des architectes, souvent employés de la compagnie. Ils commencent d'abord par déterminer la meilleure localisation possible de la ville, par rapport à l'emplacement de la ressource naturelle, aux moyens de communication, aux cours d'eau, aux vents dominants, etc...

La trame de la ville est largement dépendante de l'environnement.

Dans plusieurs cas, la localisation de la ressource naturelle ou de l'usine ne permet pas de planifier une trame contiguë et continue, la nature du terrain limitant la disponibilité d'espace pour l'usine et la ville. Celle-ci est alors divisée en plusieurs sections distinctes (Allen:1966). Les besoins d'espace de l'usine étant comblés prioritairement, il reste fréquemment peu d'espace pour la ville.

Les concepteurs de la ville planifient ensuite la disposition des différents quartiers, des parcs, des zones commerciales et de la zone industrielle. Ils prévoient également la localisation des servitudes et du réseau électrique (Lillibridge:1953).

Avant même que la construction de l'usine, du barrage ou l'établissement de la mine, un camp temporaire doit être dressé pour abriter les employés oeuvrant à cette construction et leur équipement¹². Ce camp peut être composé de tentes ou de cabanes en bois (Magnusson:1919). Quelquefois, ces logements temporaires sont ensuite utilisés, lorsque la ville est opérationnelle. Ils logent les travailleurs permanents et leurs familles jusqu'à ce que la compagnie construise plus tard des habitations plus appropriées (Mackinnon: 1982). En général, les maisons sont construites par la compagnie ou des contracteurs privés (Lucas:1971). Ceci évite la spéculation de la part des banques, des constructeurs privés et des compagnies de construction (Pinfield:1985).

¹² Rex Lucas classe ces travailleurs en 10 types, selon leur spécialisation, leur origine et leur compétence (Lucas:1971).

1.3.5. L'aménagement

1.3.5.1. Évolution spatiale

Il est possible de distinguer au Canada trois générations de villes de compagnie, ces générations correspondant à trois périodes historiques différentes. La première génération est comprise entre 1867 et 1920. Le type de ville que l'on retrouve dans cette période reflète un certain laisser-faire de la part des compagnies, avec un aménagement urbain assez simple. Les agglomérations de ce type ont une vocation temporaire et attirent des employés peu ou pas qualifiés. Elles accueillent une population majoritairement masculine, sont peu ou pas planifiées au niveau spatial et organisationnel et les constructions sont plutôt précaires (Presman et Lauder:1976).

La deuxième génération de villes de compagnie apparaît entre les deux guerres et reflète les changements dans la philosophie de la planification urbaine élaborée dès le XIXe siècle. On remarque, dans ces années une coopération croissante entre les gouvernements et les compagnies dans le développement de ces agglomérations (Robson:1984). Ceci se reflète surtout au niveau des lois spéciales adoptées par les gouvernements provinciaux, afin de faciliter la naissance, la gestion, l'expansion des villes de compagnie, ainsi que le contrôle de la propriété foncière de la compagnie (Bradbury:1979).

Une dernière génération apparaît après la Deuxième Guerre. Cette génération suit le "Radburn Plan", qui préconise une utilisation de l'espace selon une ségrégation spatiale, la séparation du trafic selon deux voies réservées au piéton et à l'automobile et la division en quartiers (Stelter et Artibise:1978). Le rythme de construction de ces villes augmente lors de cette période, reflétant le développement accéléré de l'exploitation des ressources naturelles, surtout par les grandes corporations étrangères. Ainsi, 46 villes de compagnie ont été implantées entre 1945 et 1957, dont 18 entre 1950 et 1953 (Robinson:1962).

1.3.5.2. Structures

Les villes de compagnie peuvent prendre plusieurs configurations, selon la philosophie de leurs planificateurs. Une première catégorie présente un visage uniforme et très simple, avec des maisons toutes semblables, plantées en ligne droite (Magnusson:1920). La trame de ces villes est orthogonale et les rues sont droites et perpendiculaires, comme dans la plupart des villes nord-américaines (Koroscil:1988). Ce tracé quadrillé permet une bonne circulation routière (Lillibridge:1953) et a l'avantage d'être moins coûteux à construire. Un deuxième type de structure, plus élaboré, est planifié par des architectes et des dessinateurs. Il présente toujours une trame orthogonale mais les bâtiments sont plus variés. Une attention particulière est accordée à la localisation des diverses composantes de la ville. Le troisième type de ville de compagnie montre un tracé présentant des rues courbes. Il demande des concepteurs encore plus

spécialisés, des architectes paysagers et des planificateurs professionnels. La construction des maisons est cependant laissée, la plupart du temps, à des entrepreneurs privés. Le quatrième type combine les compétences d'architectes et de planificateurs travaillant séparément, à la fois, sur les maisons et la structure de la ville (Roth:1979).

Même si les plans d'urbanisme des villes de compagnie diffèrent dans les détails et dans la forme, ils sont tous conformes à un même modèle. Ils contiennent une série de quartiers résidentiels, une place centrale, une ou plusieurs zones industrielles. Il y a beaucoup d'avantages à planifier les zones résidentielles sous forme de quartiers, cette technique fournissant une méthode flexible et ordonnée de développement. Il est ainsi possible de construire un ou plusieurs quartiers et d'en ajouter par la suite, selon les besoins de la compagnie (Robinson:1962).

Dans la plupart des villes de compagnie construites avant la venue de l'automobile, les zones résidentielles ont été planifiées pour être situées près de l'usine. L'employé peut ainsi se rendre facilement et rapidement à l'usine (Allen:1966). Dans le cas de procédés industriels polluants, la localisation de ces zones résidentielles s'est cependant faite au détriment des conditions de santé et du confort des habitants (Magnusson:1920). Plus tard, avec l'arrivée de l'automobile, il sera plus avantageux pour les employés de demeurer plus loin de l'usine.

1.3.5.3. Ségrégation urbaine

Les villes de compagnies plus anciennes ont traditionnellement une morphologie qui reflète une certaine hiérarchie sociale. La hiérarchie établie dans la compagnie se transporte au niveau spatial, dans le secteur résidentiel de la ville (Bradbury:1979). L'architecture des résidences illustre aussi une forme de hiérarchie, les divers types de maisons démontrant des caractéristiques variables, telles le nombre de chambres, la superficie des résidences, la qualité de la construction et la finition extérieure des résidences (Mackinnon: 1982).

Ce processus de ségrégation est présent spatialement, au niveau résidentiel, les maisons des employés étant situées plus près de l'usine, mais aussi dans la localisation des divers bâtiments de la compagnie; le magasin, le cinéma et le centre communautaire (Bradbury:1985). Les cadres supérieurs, et quelquefois les marchands locaux, quand ils sont présents (Koroscil:1988) ont droit à des rues ou à des quartiers spécifiques (Brouillette et Lanthier:1990). Ils bénéficient aussi des plus belles maisons (Allen:1966). Dans d'autres villes, on peut aussi retrouver une séparation basée sur les ethnies (Magnusson:1919). Par exemple, au Québec, dans plusieurs villes, les cadres importants sont anglophones et représentent une toute petite partie de la population et demeurent dans des aires séparées des autres travailleurs (Brouillette et Lanthier:1990)¹³.

¹³ Ainsi à Shawinigan, vers 1920, ils ne constituent que 6% de la population totale.

1.3.6. La gestion des villes de compagnie

1.3.6.1. Les facteurs économiques

Les coûts de construction et de gestion d'une ville de compagnie sont difficiles à déterminer pour une entreprise. Les villes qui ont évolué lentement, à travers le temps doivent être considérées différemment de celles qui ont été planifiées avec plus de soins, dès leur naissance. La taille de la ville affecte aussi les coûts, comme la qualité et le nombre de services offerts (Allen:1966).

Plus spécifiquement, le coût d'opération de la zone résidentielle d'une ville de compagnie est habituellement considéré comme un des facteurs de production. Cependant, un tel coût d'exploitation est une dépense dont la plupart des compagnies songent à se passer (Queens:1953), certaines parlant même de fardeau financier (Allen:1966). La location de maisons aux employés, en particulier, implique des coûts fixes mais les bénéfices à long terme sont variables (Pinfield:1985).

C'est pourquoi il y a beaucoup d'avantages à séparer les coûts des divers aspects de la gestion de la ville, afin que la compagnie en connaisse les coûts de fonctionnement. Par ailleurs, l'administration de la ville et celle de l'usine sont séparées et distinctes. Les responsables de la gestion de la ville admettent que l'administration de celle-ci interfère sérieusement avec les opérations normales de l'usine (Allen:1966).

1.3.6.2. La logistique administrative

L'administration des résidences louées aux employés est une partie essentielle des opérations industrielles des villes éloignées. Quelquefois, la taille de la ville est si petite, ou le total de maisons appartenant à la compagnie est si petit, en relation avec la taille de l'usine ou de la compagnie, que l'administration de celle-ci fera partie des fonctions du gérant de l'usine. Dans les villes plus grandes, il est habituel de trouver quelques aspects de l'administration séparés de la gestion de l'usine. Dans d'autres cas, un département indépendant est mis en place pour coordonner les activités de la ville, sous l'autorité d'un superviseur. Celui-ci est habituellement recruté parmi les ingénieurs de la compagnie. Cependant, cette tâche semble demander davantage des talents administratifs que les connaissances purement techniques d'un ingénieur (Queens:1953). Dans quelques autres villes, l'administration est confiée à un gérant municipal (Brouillette:1990).

Dans quelques communautés, l'administration de la ville est séparée de la compagnie et prise en charge par une organisation séparée, habituellement une filiale détenue par la compagnie même (Robson:1984). Cette filiale a habituellement comme mandat de faire la gestion des résidences et du prêt d'argent pour aider les employés à financer la construction de leur propre maison (Queens:1953). Celle-ci laissera à son tour le contrôle de la ville à la communauté, par le biais de son conseil municipal, lorsque la compagnie décide d'abandonner la gestion de celle-ci (Robson:1988).

1.3.7. La propriété foncière

La propriété des bâtiments et des terrains par une entreprise est souvent citée comme étant la caractéristique universelle des villes de compagnie. Le degré de contrôle et d'influence dans les affaires de la communauté et dans la vie personnelle de ses employés varie en proportion directe avec la propriété des résidences et des autres équipements de la ville.

1.3.7.1. La fonction résidentielle

La disponibilité des maisons louées fournies par les compagnies est relative au degré d'isolement de la ville, par rapport à d'autres agglomérations urbaines. La volonté de la part d'une entreprise de fournir des maisons aux employés dépend de trois facteurs: le nombre et le type de résidences disponibles aux employés, les subventions qui aident l'employé à louer puis à acheter les maisons et la politique utilisée pour allouer les maisons aux différents types d'employés (Pinfield:1985). Utilisée non seulement pour faire des profits, cette gestion résidentielle permet d'attirer les travailleurs (Allen:1966) et d'assurer une certaine stabilité de cette main-d'oeuvre pour ainsi minimiser le roulement coûteux du personnel qui occasionne des frais importants et une certaine perte de productivité (Roth:1979).

Les compagnies cherchent à contrôler la distribution des résidences. Parce que la location des résidences est exercée par les compagnies, il y a

ainsi un contrôle social direct de la mobilité sociale par la propriété foncière. Le statut d'un individu dans la compagnie détermine sa position dans la ville (Bradbury:1985). La maison la plus importante des villes de compagnie est réservée habituellement au gérant de l'usine. Viennent ensuite les maisons réservées aux directeurs de département (Queens:1953). La construction de telles maisons est un indice qui permet de déterminer si la compagnie a une vision à long terme de la durée du site d'exploitation (Pinfield:1985).

Certaines compagnies affirment que si une entreprise indépendante construit et loue les maisons, le prix de location et de vente des maisons sera trop élevé pour leurs employés. Le prix moyen de location est d'environ 1/3 du prix que les employés payeraient pour une habitation équivalente dans une ville ordinaire. Les prix de location les plus bas se retrouvent généralement dans les villes minières, où les résidences sont de qualité inférieure à celles des autres types de ville. Ces prix très bas peuvent constituer une forme de compensation aux salaires peu élevés qu'offrent les compagnies (Magnusson:1920). L'employé paie donc moins cher mais n'est pas libre d'effectuer des modifications aux maisons et ne peut pas profiter des hausses de prix des maisons (Pinfield:1985). Dans les villes construites plus récemment, le prix de location est plus élevé, suivant ainsi l'évolution des salaires (Queens:1953).

La procédure habituelle pour les employés, pour occuper une maison appartenant à la compagnie commence avec une demande écrite ou orale de l'employé à son supérieur. L'employé pourra ensuite rencontrer un

administrateur en charge de la distribution des maisons, qui le place sur une liste d'attente. Quand une maison est libre, l'employé le plus ancien sur la liste d'attente se voit octroyer une résidence (Pinfield:1985).

Les locataires sont généralement des résidants à court terme, entre autres les ingénieurs et les cadres supérieurs, qui voyagent d'une ville à l'autre. Le personnel de direction dans certaines villes n'achète pas sa maison, la compagnie lui donnant plutôt un plan de location à long terme. (Bradbury:1985).

Dans la plupart des villes de compagnie, il n'y a pas de méthode formelle pour établir un prix pour la location des maisons de la compagnie. Dans plusieurs de ces villes, un montant est calculé selon la relation entre le coût total de construction, plus le coût des services offerts, divisé par la vie utile de la maison. Le montant prélevé pour le loyer est aussi fixé en relation avec le type de résidence et le nombre de chambres. Le prix le plus élevé est demandé pour les maisons unifamiliales louées aux cadres importants de la compagnie.

Presque toutes les compagnies déduisent du salaire de l'employé le montant de la location des maisons et les comptes accumulés au magasin de la compagnie. La déduction de ces sommes sur la paye est une méthode efficace d'amasser ces montants, tout en éliminant la nécessité de toujours solliciter les employés (Queens:1953). Dans certains cas, le montant récolté à chaque mois inclut l'électricité, l'huile à chauffage, le ramassage des

ordures, etc... Dans d'autres, le prix de location couvre seulement l'occupation de la maison et dans quelques cas exceptionnels, aucun montant n'est chargé par la compagnie.

Au Canada, jusqu'à la deuxième Guerre mondiale, quelques compagnies vendent leurs maisons aux employés même à ceux qui les habitent depuis longtemps et qui désirent les acheter. D'autres vendent dès les débuts des terrains à des fins résidentielles et commerciales, fournissant des revenus qui financeront les coûts de construction de la ville (Brouillette et Lanthier:1990). Elles attachent la vente de ces terrains à des conditions strictes auquelles l'acheteur doit se soumettre. À partir des années 1940, dans certaines provinces, les gouvernements provinciaux doivent intervenir et fournir une alternative au problème des logements des employés. Après la guerre, ils définiront une politique du logement pour les villes non-organisées juridiquement et interviendront dans la processus de naissance des villes¹⁴ (Robson:1988).

Après la Deuxième Guerre, la politique de gestion des propriétés se modifie et les compagnies vendent leurs maisons à leurs employés avec des facilités d'emprunt, ce qui permet aux locataires d'accéder à la propriété. La compagnie veut ainsi stabiliser et même diminuer le taux de roulement des travailleurs (Bradbury:1979). L'employé peut rembourser son emprunt

¹⁴ Ainsi, au Manitoba, la ville de Snow Lake sera développée en 1945 grâce à "The Local Government District Act", sous une entente entre le ministère des Ressources naturelles, la compagnie et des représentants de la nouvelle ville. La compagnie décide de la location, fait la construction et l'entretien tandis que la conception et la planification de la ville est laissée au soin du gouvernement provincial.

avec des versements mensuels, avec un taux d'intérêt peu élevé, étalé sur une période entre 8 à 25 ans, selon les cas (Queens:1953). Ces paiements peuvent être directement déduits de la paye de l'employé. Beaucoup de compagnies demandent à leurs employés, lors de leur départ de la ville, de leur revendre la maison, contrôlant ainsi le profit que fait l'employé lors de la vente (Pinfield:1985).

La privatisation des résidences de la compagnie permet aussi à celle-ci de réduire les coûts de maintien des infrastructures sociales en déplaçant ces coûts aux payeurs de taxe individuels. Ceux-ci doivent, à partir de ce moment, payer les coûts des services dont ils bénéficient (Brouillette et Lanthier:1990). Cependant, les compagnies font des dons de certains terrains, ou les vendent à un coût nominal, afin d'encourager la construction d'édifices publics (Brouillette:1990).

1.3.7.2. Les résidences et autres équipements

Avant la Deuxième Guerre mondiale, le type le plus populaire de maison est la maison en bois, divisée par un mur central, pour former un duplex, qui abrite deux familles. On y retrouve de 2 à 6 pièces (Magnusson:1920). Ce type de maison est peu coûteux à construire, à entretenir et à chauffer. Il occupe aussi moins de terrain que la maison unifamiliale. Par contre, il est plus difficile à vendre.

Mais avec la fin de la guerre, la tendance a été de construire des

maisons unifamiliales, comme dans la plupart des villes d'Amérique du nord. Ceci a pour effet d'améliorer l'apparence des zones résidentielles. Ce type d'habitation a la faveur des travailleurs mariés (Pinfield:1985).

La compagnie peut fournir d'autres équipements qui prouvent sa volonté de maintenir une communauté stable, voire permanente, tels les équipements de loisirs. Les loisirs deviennent un agent de solidarité entre les membres de la communauté (Robson:1984).

a) Le magasin de compagnie

Une autre particularité des villes de compagnie traditionnelles est le magasin détenu et opéré par la compagnie. Localisé habituellement dans le centre de la ville, il cumule les tâches de centre commercial, bureau de poste, et parfois bureau des payes (Allen:1966). Le magasin de compagnie détient souvent une mauvaise réputation, du fait qu'on estime que le crédit fourni par la compagnie, par le biais de son magasin, est un mécanisme permettant de garder les travailleurs dans la ville (Bradbury:1979). Les dépenses faites par les employés sont déduites de la paye de l'employé. Les prix chargés dans ces magasins sont légèrement plus élevés que ceux des magasins normaux, principalement à cause des coûts de transport. De plus, lorsque la compagnie opère un magasin, il est rare que d'autres marchands puissent s'établir dans la ville.

b) L'hôtel

L'hôtel de la compagnie est souvent l'immeuble le plus imposant de la ville et lui donne un statut important. Ce bâtiment a surtout une vocation de prestige et est souvent un des bâtiments le mieux situés. La compagnie cherche à bien impressionner les visiteurs, souvent des clients actuels ou potentiels, grâce au confort et au luxe (Queens:1953). On retrouve aussi dans cet hôtel des résidents permanents, des célibataires, hommes et femmes, le plus souvent des cadres ou des employés importants.

c) L'école

La construction et le maintien des écoles par les compagnies n'est pas seulement un acte désintéressé et altruiste de leur part. L'école est mise en place d'abord pour former les meilleurs travailleurs possible, par le biais d'une éducation appropriée, assurant ainsi une bonne productivité à l'usine. Le niveau élémentaire est considéré comme suffisant pour le développement des habiletés des futurs travailleurs. Le système scolaire assure ainsi la reproduction de la force de travail (McHugh:1986).

Dans la majorité des cas, la construction des écoles est financée et assurée par la compagnie. C'est aussi elle qui engage et paie les professeurs (Allen:1966). Les écoles ont longtemps été gérées directement par la compagnie, mais par la suite l'administration en est transférée à des commissions scolaires indépendantes, établies sous l'autorité de la législation

provinciale. Les compagnies se départissent alors des bâtiments et de l'équipement à très bas prix. Cependant, parce que les membres de cette commission scolaire sont des employés de la compagnie et que celle-ci contribue presque entièrement à son financement par l'entremise de la taxe scolaire, le contrôle privé sur les politiques scolaires demeure pendant une longue période.

d) L'église

En plus de sa fonction spirituelle, l'église et les congrégations qui la parrainent assurent l'intégration de la population, en organisant la vie sociale et en s'occupant d'associations. L'église, financée et construite par la compagnie, peut appartenir à la communauté, tout en étant dépendante financièrement de la compagnie.

e) Le service de police

Dans la plupart des cas, au Canada, les forces de l'ordre sont représentées par la Gendarmerie Royale du Canada, sauf en Ontario et au Québec, qui possèdent leur force policière provinciale. Mais dans les villes de compagnie, il est habituel que les services policiers et de pompiers soient assurés par la compagnie.

f) L'hôpital

Les villes de compagnies isolées ont besoin d'un hôpital, même rudimentaire, pour fournir les traitements de base et traiter les accidents industriels. La qualité des soins médicaux varie, selon la taille de l'entreprise et la population de la ville. Bien avant que l'État prenne en charge les soins de santé au Canada, les grandes compagnies ont organisé des soins hospitaliers et médicaux pour leurs employés et leurs familles. Les coûts de ces soins de santé sont prélevés sur la paye de l'employé et couvrent les soins médicaux normaux, associés à la reproduction de la force de travail. Cependant les soins liés à la famille, tels les accouchements, ne sont pas couverts et sont tarifés séparément (Magnusson:1918).

1.3.8. Les services offerts dans la ville

Au-delà de la maintenance de services ordinairement assurés par un gouvernement municipal, l'entreprise responsable d'une ville de compagnie offre souvent des facilités et des services qui ne sont pas offerts par une municipalité "normale". Des villes de compagnie peuvent posséder un centre communautaire et sportif, un terrain de jeu, une taverne, un cinéma, une bibliothèque, un club de curling, une piscine, un terrain de golf, etc... Elles doivent offrir ces services étant donné les grandes distances qui séparent les villes de compagnie de grandes villes.

Le service public le plus important fourni par les compagnies

responsables de la gestion de leur ville est l'eau. Le système d'aqueduc est complémentaire à celui qui est utilisé dans le cadre des opérations industrielles. Comme dans le cas de l'eau, les villes peuvent bénéficier du réseau électrique de l'usine. Ceci est particulièrement vrai dans les villes associées aux usines des pâtes et papier. Ces services sont souvent fournis gratuitement ou à un prix peu élevé.

Les conditions sanitaires sont très variables d'une compagnie à l'autre¹⁵. Dans les villes de compagnie plus anciennes, établies au tournant du siècle, le système d'égout était considéré comme un luxe. Dans les villes plus récentes, c'est une nécessité. D'autres services offerts par la compagnie sont l'entretien des routes, le ramassage des ordures et le service téléphonique (Magnusson:1918).

1.3.9. L'incorporation

Seulement un tiers des villes de compagnie sont incorporées à titre de municipalités. Les autres n'ont aucune existence juridique et donc ne possèdent pas de conseil municipal. Elles ont un conseil consultatif. Celui-ci présente des recommandations aux autorités responsables. La représentativité de ce conseil consultatif suit habituellement le même pattern. Le gérant municipal est le président et les autres membres sont choisis par la

¹⁵ Les villes minières, en particulier les villes charbonnières de l'ouest des États-Unis, se sont acquis une très mauvaise réputation à ce sujet, avec des conditions très variables, de villes offrant des camps sales et des pauvres conditions sanitaires, jusqu'aux communautés offrant des maisons et des services de qualité (Allen:1966).

compagnie pour représenter les groupes d'intérêt les plus puissants de la communauté.

Quelques villes de compagnie, qui ne sont pas incorporées, demandent de le devenir, afin que la compagnie puisse se concentrer sur les activités de l'usine. De plus, en vendant les maisons aux employés, ceux-ci deviennent également des payeurs de taxe, qui participeront ainsi monétairement au financement des activités de la ville et indirectement de la compagnie. Enfin, l'incorporation de la ville permet à celle-ci de recevoir des subventions des gouvernements pour la construction et l'entretien de routes.

Même si une ville est incorporée légalement, ceci ne veut pas dire que les résidents jouissent du "self-government". Dans ce cas, le conseil municipal est dominé par la compagnie, parce que celle-ci est le payeur de taxe le plus important.

Certaines compagnies incorporent leur ville lorsque celle-ci partage une frontière commune avec une autre municipalité déjà existante. Ainsi, la compagnie paie ses taxes dans sa "propre ville", au lieu de les payer à un gouvernement municipal sur lequel elle a moins de contrôle (Queens:1953).

Dans d'autres cas, la compagnie décide de réserver sa ville à son usine et aux cadres importants. La majorité des employés de la compagnie demeure ainsi à l'extérieur de la ville, dans une municipalité distincte, une ville-dortoir. Les revenus fonciers de ces villes dortoirs étant très limités,

ses représentants sont appelés à quémander la compagnie, afin qu'elle fournisse une aide financière (Queens:1953).

1.3.10. Les loisirs

La politique de fournir des loisirs aux employés varie d'une compagnie à l'autre, allant d'une absence totale d'intérêt jusqu'à l'organisation presque totale de tous les loisirs. Ceux-ci deviennent un agent de solidarité communautaire (Robson:1988). La majorité des compagnies fournit les bâtiments et les équipements pour les loisirs. L'organisation est alors laissée peu à peu à des associations bénévoles (Lucas:1971).

On retrouve ainsi un haut degré de participation dans les activités récréatives des villes de compagnie. Ce taux élevé de participation est dû au fait que les habitants des villes de compagnie ont déjà habité dans des grandes villes et sont relativement jeunes. La compagnie veut également rapprocher les employés, afin de s'assurer d'une force de travail stable et satisfaite (Queens:1953).

Après ce chapitre, où nous avons présenté les villes de compagnie, dans une perspective conceptuelle, historique et économique, nous effectuerons, au chapitre suivant, un bref esquisse du développement industriel du Québec et de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, au XXe siècle, mouvement qui a donné naissance à plusieurs villes de compagnie.

CHAPITRE II

LE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL DU QUÉBEC ET DU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN

Afin de bien situer notre étude des villes de compagnie dans le contexte de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, nous présentons dans ce chapitre un bref portrait des grandes étapes de son industrialisation, en faisant le lien avec l'industrialisation du Québec et en mettant l'accent sur l'implantation des grandes entreprises à partir du début du siècle.

2.1. Le Québec industriel

Avant 1850, le Québec présente encore les traits dominants de l'économie coloniale. Les manufactures telles celles du cuir, du vêtement, du textile, du fer, de l'acier ainsi que du tabac, sont concentrées surtout dans la vallée du Saint-Laurent, sauf pour les industries du bois et des pâtes à papier (Hamelin et Roby:1971). Les autres régions du Québec dépendent surtout de l'agriculture et de l'exploitation des ressources naturelles.

Les seules sources d'énergie utilisées dans les entreprises sont le charbon, le vent et l'eau, les moteurs à vapeur étant presque inexistants dans la province à cette époque.

Cette première vague d'industrialisation est presque entièrement

dépendante des grands marchés états-unien et anglais, le marché intérieur étant trop petit pour consommer la production locale. Elle est financée surtout par les hommes d'affaires anglophones du Québec.

Avec la Confédération, un grand marché national est créé, ce qui permet d'étendre le nombre de consommateurs. Cela permet aussi aux manufactures québécoises de vendre leurs produits.

Ce n'est qu'à partir du début du XXe siècle que la grande industrie s'implantera au Québec. Cette 2e vague industrielle origine des États-Unis. Les industries états-uniennes en expansion sont insatiables en énergie et en ressources naturelles. Après avoir fortement exploité les siennes, l'industrie états-uniennes se tourne vers les abondantes ressources naturelles et hydroélectriques du Canada et du Québec.

Des actions gouvernementales et la grande disponibilité des ressources naturelles incitent les producteurs états-uniens à investir au Québec. En 1910, le gouvernement du Québec décrète un embargo sur l'exportation de bois à pâte coupé sur les terres de la Couronne, comme l'avait déjà fait l'Ontario en 1900. Il n'est donc plus possible d'exporter le bois servant à faire la pâte aux États-Unis. Pour répliquer à cet embargo, les États-Unis font entrer, à partir de 1913, le papier journal produit au Canada en franchise, augmentant du même coup son prix aux États-Unis (Roby:1976), ce qui ne fait pas l'affaire des acheteurs états-uniens de papier journal. La demande de papier journal aux États-Unis suit alors la courbe d'expansion

des grands centres métropolitains et leur soif grandissante de journaux à grand tirage, tels le New York Times ou le Chicago Tribune (Faucher:1970).

Dès l'hiver 1921, la récession frappe le Québec de plein fouet. Tous les secteurs de l'économie sont durement touchés. Devant le spectre grandissant d'une vague d'immigration vers les États-Unis, similaire à celle que la province avait connue au XIXe siècle, le gouvernement provincial estime que c'est dans la création d'emplois que se trouve la solution. Il faut industrialiser fortement le pays en misant sur le capital étranger, même si les nationalistes crient au scandale et dénoncent l'asservissement des Canadiens-Français. Pour inciter davantage les industriels à s'établir au Québec, le gouvernement décide d'interdire l'exportation d'électricité produite au Québec à destination des États-Unis (Roby:1976).

Les efforts du gouvernement portent fruit. Les investissements états-uniens passent de 1 630 millions de dollars, en 1918, à 4 660 millions en 1930 (Roby:1976). Les États-Unis possèdent alors 61% de tous les capitaux investis au Canada. Les deux grands secteurs industriels sont la production de pâtes et papier et d'énergie hydroélectrique.

En 1920, il y a au Québec 18 usines de pâte et 12 de papier journal (Faucher:1970). Intimement liée à l'industrie des pâtes et papier, la production hydroélectrique connaît aussi une progression fulgurante. L'expansion de l'industrie du papier journal pose cependant le problème de

la rareté de l'énergie. On ne peut résoudre ce problème sans recourir aux investissements états-uniens car aucun groupe financier canadien ou québécois n'a les moyens nécessaires pour supporter les coûts inhérents à la production d'énergie.

TABLEAU 3

Valeur de la production de papier journal
au Québec entre 1900 et 1930

Année	Valeur en millions (\$)
1900	5
1910	14
1922	75
1930	130

Source: Durocher, Linteau et Robert, Histoire du Québec contemporain: De la confédération à la crise, 1979

2.2. La lente industrialisation du Saguenay—Lac-Saint-Jean

Dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, le commerce des fourrures occupe toute l'activité économique entre 1650 et 1838. C'est la première richesse naturelle qui attire l'attention des étrangers (Simard:1981). Vers la fin de cette période, l'industrie du bois s'implante rapidement dans la région, avec en tête William Price, un marchand de bois

de la ville de Québec (Deschesne:1964). Price, en association avec Peter McLeod, construit et achète une série de moulins à scie au Saguenay. Ils atteignent le Lac-Saint-Jean vers 1850. Parallèlement, la colonisation se développe. Les colons, à force de bras, défrichent des terres qui suffisent à peine à les nourrir. La plupart d'entre eux doivent devenir bûcherons pendant l'hiver, afin d'apporter des revenus d'appoint à la famille. Les terres cultivables de la région sont ouvertes en vagues successives, de 1842 à 1907. À tour de rôle, l'Église, l'État et les sociétés de colonisation encouragent les colons dans leur recherche de terre (Bouchard:1988).

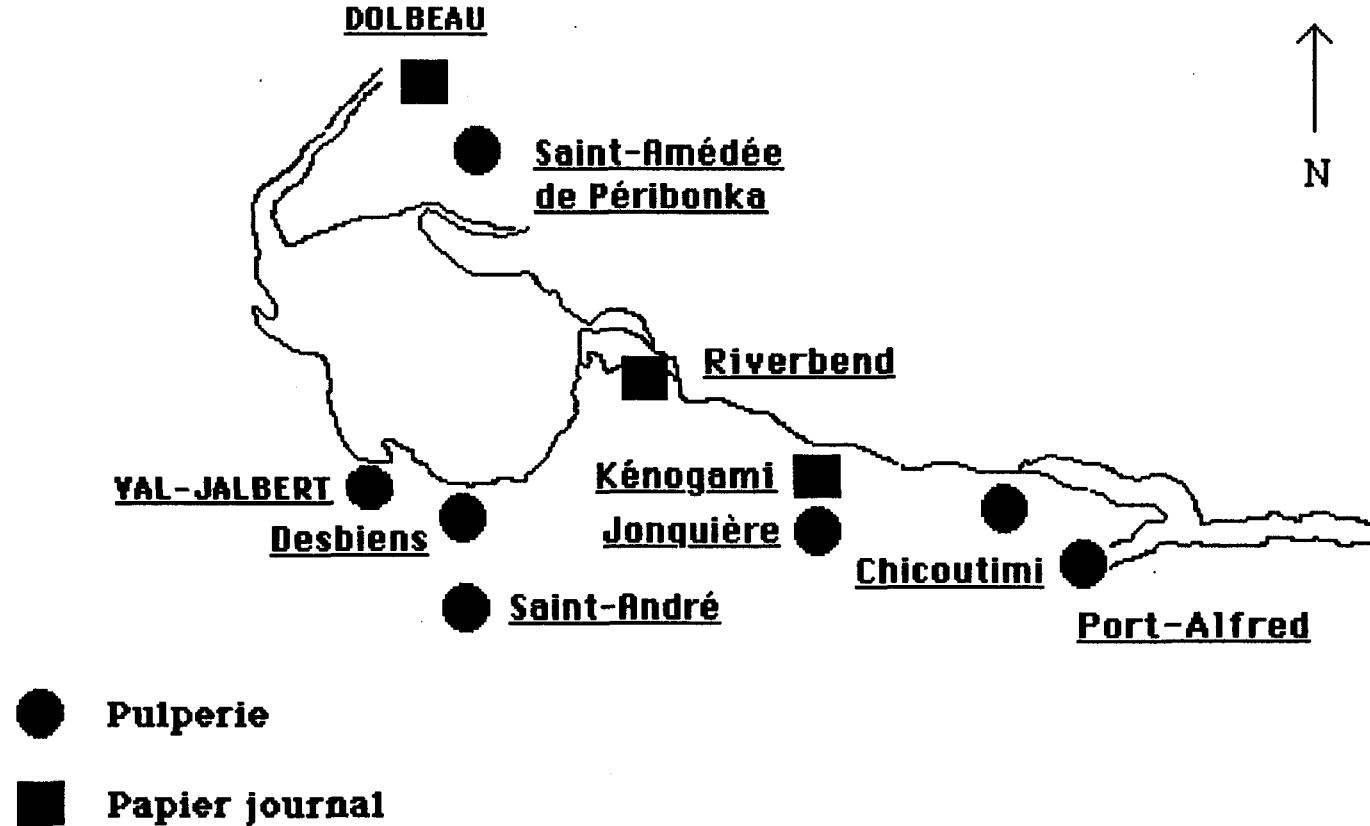
2.2.1 De la pulpe aux pâtes et papier

On peut parler d'industrialisation, dans la région, seulement à partir de 1896. À cette date, la Compagnie de pulpe de Chicoutimi érige la première usine de pâte de la région (Gagnon:1984). Six autres pulperies seront construites entre 1896 et 1917 (carte 3).

La construction de plusieurs de ces usines est due à des initiatives d'entrepreneurs originaires de la région, tels Jalbert, Dubuc, Scott et Perron (Girard et Perron:1989). La bourgeoisie canadienne-française locale est donc fortement impliquée dans le développement économique au Saguenay—Lac-Saint-Jean au début du siècle (Gagnon:1981).

CARTE 3

LOCALISATION DES PULPERIES ET PAPETERIES AU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN 1897-1926



Source: Camil Girard et Normand Perron. *Histoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean*, Québec, I.Q.R.C., 1989, pages 312-313.

Dany Côté- 1993

Tableau 4
Production de pâte mécanique dans la région du
Saguenay—Lac-Saint-Jean en 1905

Usine	production annuelle	capacité de production
	<u>tonnes</u>	<u>tonnes/jour</u>
Chicoutimi	70 000	200
Jonquière	12 000	35
Val-Jalbert	15 000	40
Desbiens	15 000	40
Saint-Amédée	7 000	20

Source: Pierre-Yves Pépin. Le Royaume du Saguenay en 1968, page 78.

Dès le début du XXe siècle, le papier prend la relève de la pâte(carte 3). William Price III prendra les rênes de la compagnie familiale en 1899, avec la mort de son oncle, Evan John Price. Il décidera de mettre la compagnie en faillite afin de fonder une compagnie anonyme à actions. La Price Brothers détient un capital-actions de deux millions de dollars. Les actions seront vendues sur le marché anglais (Simard:1981).

Price achète sa première usine de pâte en décembre 1901, construite sur les bords de la Rivière-aux-Sables quelques années auparavant. Il

acquiert 600 actions de la pulperie de Jonquière, devenant du même coup le principal actionnaire. Il achète les autres actions en 1902 et 1903. Puis, en 1909, Price commence la production de papier journal dans cette usine avec la première machine à papier journal de la région (Pépin:1988). Il construit, en 1910, une usine de papier journal, en y installant trois machines à papier¹. Il fonde du même coup une nouvelle ville, une des premières villes de compagnie de la région: Kénogami (Girard et Perron:1989). Kénogami obtient sa charte de ville en 1912.

En 1917, Price s'empare de la pulperie de Péribonka et ferme l'usine, afin d'utiliser seulement des concessions forestières. L'usine de Val-Jalbert, acquise en 1927, connaîtra le même sort (Bouchard:1989), de même que les deux moulins de Chicoutimi, l'un en 1927 et l'autre en 1930. Cependant, une autre raison explique la fermeture d'usines au Québec et dans la région. A cause des forts investissements dans ce secteur entre 1915 et 1925, la capacité de production dépasse la demande, causant une énorme surproduction. La concurrence entre les compagnies amènera une guerre de prix à partir de 1925. Les financiers tenteront de trouver une solution au problème, en misant sur la concentration de l'industrie, mais beaucoup d'usines devront alors fermer leurs portes au Canada (Piedalue:1976).

Juste avant la crise de 1929, la compagnie Price Brothers est considérée comme la plus grande productrice de papier journal au Canada.

¹ Cette usine sera agrandie trois fois, en 1917, 1920, 1924 et deviendra l'une des plus grosses au monde (Gagnon:1988).

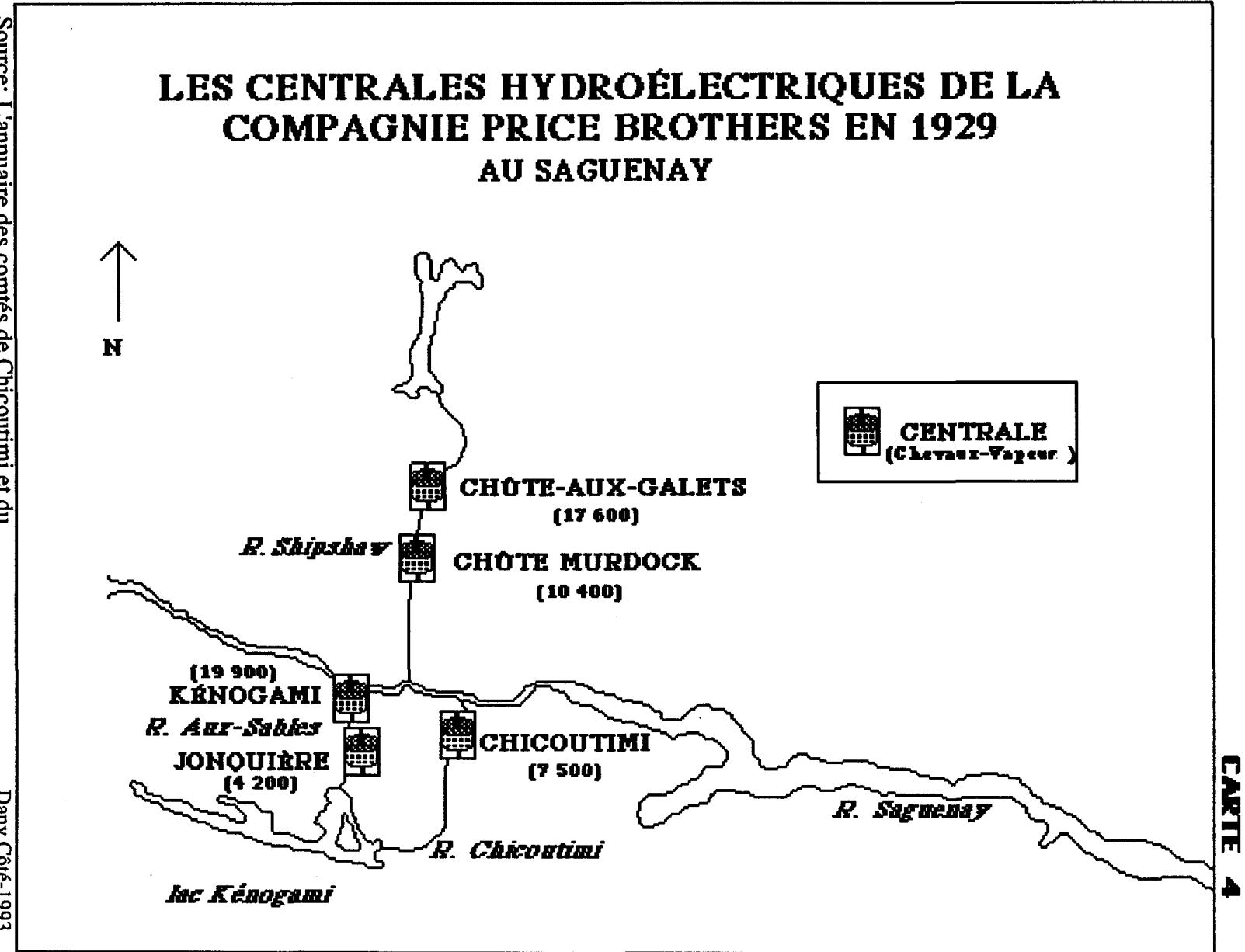
Tableau 5
Production de pâte et papier dans la région du
Saguenay—Lac-Saint-Jean en 1927 (en tonnes)

<u>Usine</u>	<u>Papier journal</u>	<u>Carton</u>	<u>Pâte</u>	<u>Type de procédé</u>
Chicoutimi	-	-	300	Mécanique
Desbiens	-	-	40	Chimique
Dolbeau	300	-	-	-
Jonquière	30	20	60	Mécanique
Kénogami	500	25	-	-
Port-Alfred	500	-	-	-
Riverbend	500	-	-	-
Val-Jalbert	-	-	110	-

Source: Pierre-Yves Pépin. Le Royaume du Saguenay en 1968, page 80.

Elle exploite aussi plusieurs scieries, en plus d'opérer cinq petites centrales hydroélectriques (Voir carte 4). William Price III est à la tête d'un empire de 20 millions de dollars (Igartua:1985).

En plus de la forêt, l'autre ressource naturelle importante dans le développement industriel de la région est l'eau. Les premières scieries, puis



les pulperies, utilisent la force hydraulique des cours d'eau pour faire fonctionner leur machinerie. Mais le régime en dents de scie des rivières ne permet pas de fournir assez d'énergie et de force motrice pour faire fonctionner les usines toute l'année. Durant l'hiver, il faut fermer les usines (Simard:1981). Ce n'est qu'en 1923 qu'un premier aménagement permet de créer un réservoir, celui du lac Kénogami.

2.3. La concession des pouvoirs d'eau².

Au début du XXe siècle, l'énergie hydraulique constitue une part très importante des types d'énergie disponibles. Déjà à cette époque, 80% du total de l'énergie utilisée au Québec provient de cette source (Canada:1911). L'industrie de la pâte et du papier a contribué pour une large part au développement de ce potentiel.

Le gouvernement du Québec a alloué ces "pouvoirs d'eau" aux particuliers et aux entreprises. Il a procédé à la concession de ces pouvoirs d'eau de maintes façons, entre 1867 et 1925 (Canada:1911). Entre 1867 et 1897, ils sont vendus sans conditions spéciales et sont assimilés à des terrains industriels. Puis, entre 1897 et 1904, le gouvernement les vend sous certaines conditions. Il exige, par exemple, le développement d'un certain nombre de chevaux-vapeur ou l'investissement d'un certain montant dans une période fixe de temps.

² L'expression "pouvoir d'eau" est utilisée à l'époque pour parler d'une chute ayant un potentiel hydro-électrique.

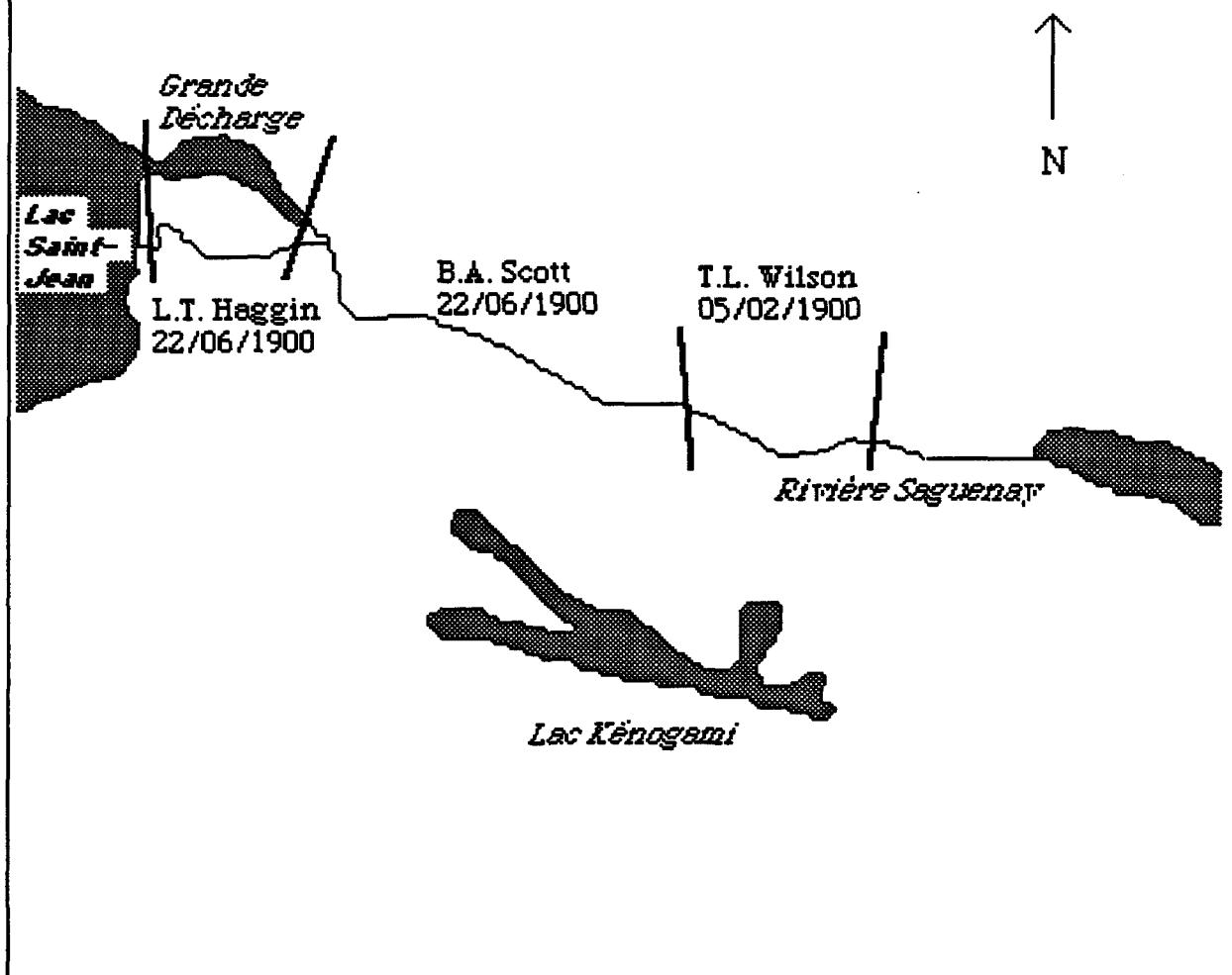
Cependant, de 1904 à 1907, ces conditions sont enlevées. Entre 1909 et 1926, la Province substitue au régime de vente des concessions celui des baux à longs termes. L'acquéreur loue le "pouvoir d'eau" pour une période de 25 à 75 ans et paie une rente annuelle au gouvernement. Les rentes provenant de l'affermage des forces hydrauliques passent de 31 000 \$ en 1914, à 500 000 \$ en 1926, ce qui représente un revenu appréciable pour le gouvernement (Mercier:1926).

2.3.1 Le Saguenay et la Grande Décharge

En février 1900, Thomas Léopold Wilson, un Ontarien, se voit concéder toute la partie du lit de la rivière Saguenay contenue entre la Chute-à-Caron et la rivière Shipshaw (carte 5). Une deuxième partie de la rivière Saguenay est demandée en mars 1900 par Benjamin Alexander Scott, un industriel de Roberval. Cette concession s'étend de la concession nouvellement acquise par Wilson jusqu'au lac Saint-Jean, ce qui représente une dénivellation totale, d'un bout à l'autre de la rivière, de 220 pieds. Scott est impliqué depuis longtemps dans le milieu économique régional . Il a participé, entre autres, à la construction du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean en 1888, avec Horace Jansen Beemer. Il oeuvre aussi au démarrage de la pulperie de Saint-Amédée-de-Péribonka, au tout début du siècle, en plus d'être gérant de la scierie de Roberval.

CARTE 5

Concession des pouvoirs d'eau de
la Grande Décharge et de la rivière Saguenay
par le Gouvernement provincial, en 1900



Source: Gouvernement du Québec. "Documents relatifs aux pouvoirs d'eau de la Grande Décharge, au Lac-Saint-Jean, de 1887 à 1913", Documents de la Session, vol. 47, # 5, 1913, document # 46.

Dany Côté-1993

Au mois de juin de la même année, Louis Thomas Haggin demande la partie de la rivière Saguenay entre le lac Saint-Jean et la division des cantons Taché et Delisle, où se situe la chute de l'Isle-Maligne. Toujours en juin, B.A. Scott envoie une lettre au Commissaire des Terres, Forêts et Pêcheries. Il n'est plus intéressé que par la partie de la rivière Saguenay entre la Chute-à-Caron et la ligne de division des cantons Taché et Delisle.

Le 22 juin 1900, le gouvernement vend, par deux contrats, les concessions demandées par Scott et Haggin (carte 5). Haggin s'offre à investir 500 000\$ dans les quatre années à venir, tandis que Scott promet d'investir 1 million de dollars avant trois ans. La possession des sites sera officialisée par l'octroi des lettres patentes, soit par le respect des conditions stipulées dans les contrats ou le paiement de l'amende⁴.

En 1902, Haggin et Scott transfèrent leurs droits à l'Oyamel Company. Cette compagnie est formée, en 1901, dans le New Jersey par Scott , Haggin et son père (Tremblay:1979). Dorénavant, c'est cette compagnie qui s'occupera de la gestion des deux sites acquis du gouvernement. Il n'y aura pas d'autres développements à partir de cette date, jusqu'au début des années 1910. Le projet de Scott et Haggin de construire une centrale hydroélectrique échoue, probablement à cause du manque de capitaux et de la pénurie d'acheteurs d'énergie électrique. Plus de sept ans passeront avant que des nouveaux développements concernant la

⁴ Gouvernement du Québec, Ministère de la Justice, Bureau d'enregistrement d'Alma, contrats # 7 919 et #7 920.

Grande Décharge n'apparaissent.

2.3.2 La Québec Development Company et le développement de la Grande Décharge

En 1912, Wilson, le détenteur de la concession la plus à l'est du Saguenay, vend sa concession au milliardaire états-unien James Buchanan Duke. Celui-ci est président de l'American Tobacco et possède déjà deux centrales hydroélectriques dans les États de la Caroline du Nord et du sud.

Peu après, Duke s'associe avec B.A. Scott. Il s'entend avec lui sur ses droits sur sa partie de la rivière Saguenay, et le charge de deux missions: l'acquisition des terres devant être inondées autour de la Grande Décharge et l'obtention du permis du gouvernement provincial, pour construire un barrage et hausser le niveau du lac Saint-Jean⁴. Pour le projet de construction de la centrale de l'Isle-Maligne, la Quebec Development est fondée par Duke, le 9 octobre 1913⁵.

Scott, acquiert les droits sur les eaux de la Rivière Saguenay et ses tributaires. Ce processus d'acquisition des droits s'effectue entre décembre 1912 et décembre 1915. Il fait aussi l'acquisition des parties de terres autour de la Grande Décharge, nécessaires à la construction de la centrale.

⁴ Le niveau du lac devait être haussé afin de créer un réservoir assez grand pour alimenter de façon constante, et ce toute l'année, la future centrale. Le débit de la Grande Décharge étant, en effet, fort irrégulier et une normalisation du débit de la rivière semblait essentielle, pour le fonctionnement à l'année d'une centrale d'importance.

⁵ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Fonds Victor Tremblay, document 1363b.

Certains cultivateurs décident de vendre leurs terres tout de suite⁶. Le 28 janvier 1914, l'Oyamel Company vend à la Quebec Development tout ce qu'elle avait acquis du gouvernement du Québec, ce qui comprenait le lit, les chutes, les rapides et les pouvoirs d'eau de la rivière Saguenay.

S'ajoutent aussi à cette vente les droits, titres et intérêts de l'Alma et Jonquières Railways Cie.⁷. Cette compagnie de chemin de fer avait été fondée en 1912 par L. T. Haggin, B.A. Scott, Héracléus Lavoie (curé à Saint-Joseph d'Alma) et trois autres personnes (Tremblay:1967). Elle devait construire une voie ferrée entre Hébertville-Station et l'Isle-Maligne, afin d'acheminer le matériel nécessaire à la construction d'une centrale hydroélectrique. Une autre voie devait partir d'Alma et se rendre à Jonquière. Cependant, la venue de la Quebec Development a dû changer les plans de la compagnie.

Le 8 avril 1914, un arrêté ministériel permet à la Quebec Development de faire l'érection d'un barrage à Isle-Maligne et le rehaussement du lac, moyennant compensations aux propriétaires riverains. Des travaux d'arpentage, des sondages ainsi que tous les préparatifs de la mise en oeuvre de la construction de la centrale ont débuté. Scott continue pendant ce temps l'acquisition des terres. Mais cela ne semble pas aller assez vite pour la Quebec Development.

⁶ Gouvernement du Québec, Ministère de la Justice, Bureau d'enregistrement d'Alma, contrat # 14 983.

⁷ Gouvernement du Québec, Ministère de la Justice, Bureau d'enregistrement d'Alma, contrat # 15 021.

Entre le 17 décembre 1914 et le 30 avril 1915, sept avis d'expropriation sont lancés par cette compagnie (Carte 6). Ces avis touchent 67 cultivateurs des municipalités de Saint-Joseph d'Alma et de Saint-Coeur-De-Marie⁸. Entre temps, le 7 février 1915, B.A. Scott transfère ses droits acquis sur certains lots de la Grande Décharge à la Quebec Development. Suite aux avis d'expropriation lancés par la Quebec Development, certains cultivateurs commencent à vendre une partie de leurs terres, tel qu'indiqué dans les avis d'expropriation. D'autres propriétaires, non-visés par l'expropriation, vendent aussi une partie de leurs terres.

Le 30 août 1915, est créée l'Alma Company. Le but principal de cette entreprise, tel qu'indiqué dans ses lettres patentes, est «d'acquérir et de vendre des propriétés»⁹. Deux de ses fondateurs sont B.S. Scott et A.G. Naud, qui est secrétaire de B.A. Scott et agent de la Quebec Development.

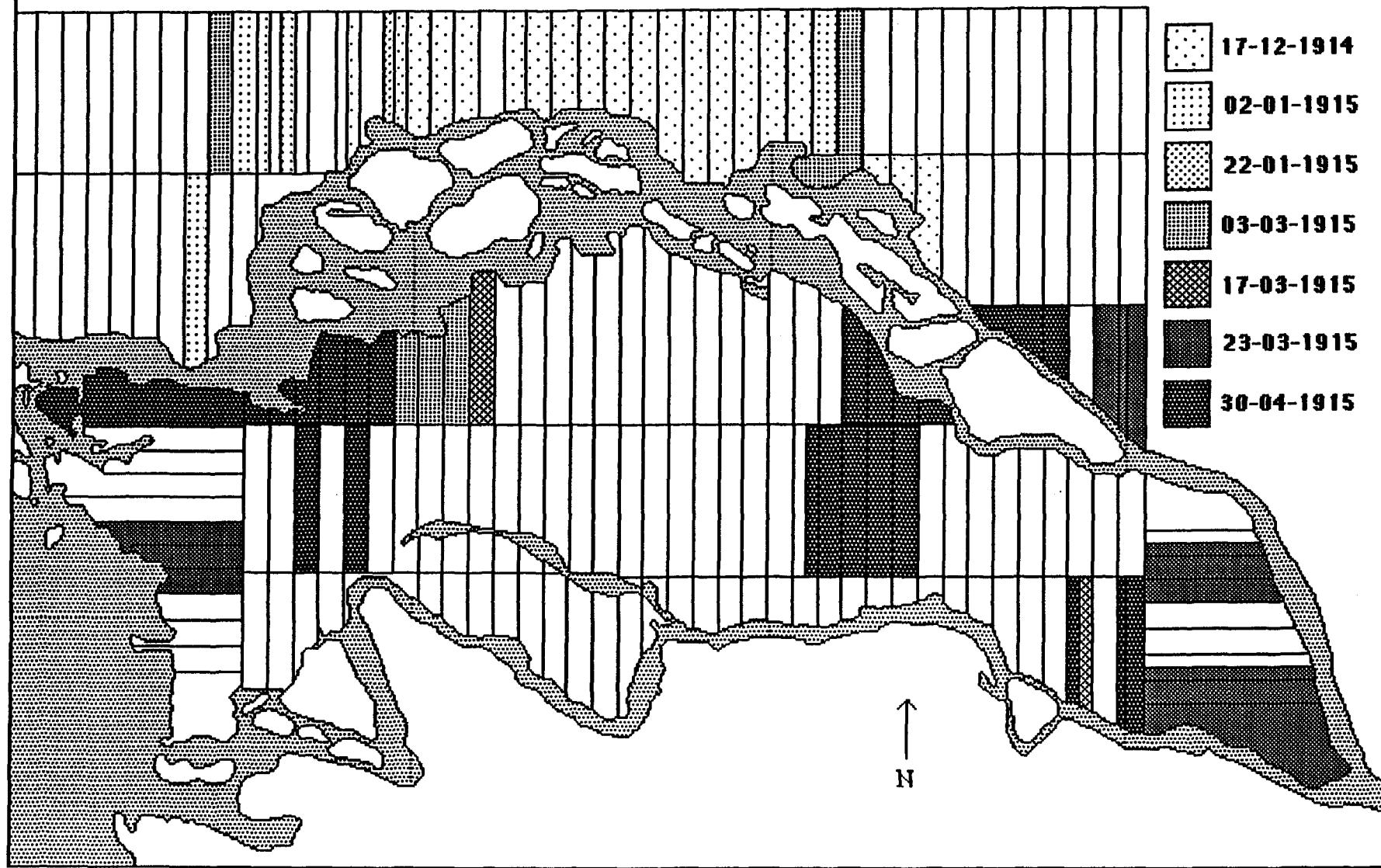
La Quebec Development arrête ses travaux, quelque temps après. Quelques historiens mentionnent que la Première Guerre constituerait la cause de l'arrêt de ces travaux. Duncan Campbell, auteur de l'histoire officielle d'Alcan, mentionne, pour sa part, que c'est surtout parce que Duke n'avait pas trouvé d'acheteurs pour son électricité (Campbell:1985). Même si les travaux sont arrêtés, la compagnie est encore active. Le premier mars

⁸ Gouvernement du Québec, Ministère de la Justice, Bureau d'enregistrement d'Alma, contrats # 15 625, # 15 634, # 15 644, # 15 695, # 15 724, # 15 804.

⁹ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Fonds Victor Tremblay, document 60.4.

EXPROPRIATION DE TERRAINS ET DE PARTIES DE TERRAIN DANS LE CANTON DELISLE PAR LA QUEBEC DEVELOPMENT EN 1914 ET 1915

Source: Bureau d'enregistrement d'Alma.



1916, elle vend à l'Alma Company plusieurs de ses lots. D'autres parties de lots sont vendus le 14 janvier 1918 à cette même compagnie¹⁰.

2.3.3. L'association avec Price Brothers

En 1920, la Price Brothers acquiert 25% des actions de la Québec Development (Campbell:1985). L'association de William Price III et de Duke s'explique pour diverses raisons. Tout d'abord, B.A. Scott a échoué dans sa tentative d'obtenir du gouvernement le permis de construction du barrage et de relever le niveau du lac Saint-Jean. Price, pour sa part, projette de construire tout près d'Alma une usine à papier fonctionnant entièrement à l'électricité (Igartua:1985). La compagnie Price Brothers est déjà, en 1914, la plus grande consommatrice d'électricité de la région. Price promettra d'utiliser 200 000 chevaux-vapeur pour cette nouvelle usine¹¹. Cela donnera à Duke une certaine sécurité, l'association avec Price assure l'écoulement d'une partie de l'électricité produite.

Le 9 décembre 1922, le Premier ministre du Québec Alexandre Tachereau annonce, dans un discours à Québec, la poursuite des travaux de construction de la centrale de l'Isle-Maligne. Une semaine plus tard, le gouvernement reprend son arrêté ministériel de 1914, donnant à la Quebec Development le droit de construire le barrage et d'élever le niveau du lac à 17,5 pieds.

¹⁰ Gouvernement du Québec, Ministère de la Justice, Bureau d'enregistrement d'Alma, contrats # 16 889 et # 18 358.

¹¹ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Fonds Victor Tremblay, document # 1 375c.

Afin d'élever le capital de la Quebec Development sans emprunter, Duke et Price forment la Duke Price Power Company, avec un capital de 12 millions de dollars. Plusieurs difficultés d'ordre technique et financière ont fait hausser considérablement les coûts du développement de la centrale de l'Isle-Maligne. Cependant, personne ne s'accorde sur le montant réel du coût total. Raoul Blanchard a estimé ces travaux à 55 millions, dont 7 pour les compensations (Blanchard:1935). De son côté José Igartua estime à 30 millions les dépenses encourues, dont la moitié pour la construction et l'autre pour l'achat des droits et des propriétés (Igartua:1985). Duke avait aussi un autre projet. Voyant qu'il manquait toujours d'acheteurs pour le reste de son électricité, il projetait de construire lui-même une usine de production d'aluminium au Saguenay (Tremblay:1979). Le 4 avril 1923, la Quebec Development présente au gouvernement du Québec la description détaillée des travaux à exécuter dans la Grande Décharge et autour du lac Saint-Jean. Le Comité du conseil privé approuvera l'autorisation d'écluser la Grande et la Petite Décharge le 25 août 1923. Certaines conditions sont cependant assorties à cette construction.

Les travaux commencent immédiatement. On complète, entre autres, le tronçon de chemin de fer de l'Alma et Jonquière jusqu'au site de la construction de la centrale (Bouchard:1988). Pendant l'été 1924, la Quebec Development et l'Alma Company vendent tous leurs droits et propriétés à la Compagnie Duke-Price. La Duke-Price, en août 1925, vendra ses droits dans la partie supérieure du Saguenay à l'Aluminum Company of America.

Cette compagnie qui, en 1928, implantera sa filiale, l'Aluminum Company of Canada (Alcan), construira ensuite (en deux phases) l'immense centrale de Chûte-à-Caron sur le Saguenay et l'usine de production d'aluminium d'Arvida.

La centrale d'Isle-Maligne comprend 12 turbines, produisant 540 000 chevaux-vapeur (Le Saguenay industriel:1929). L'énergie produite sera envoyée aux usines à papier de Riverbend, Jonquière, Kénogami, Port-Alfred, Desbiens, Dolbeau et à l'usine de production d'aluminium d'Alcan à Arvida. Quelques années plus tard, la Shawinigan Water and Power Company construira une ligne de transmission de 154 000 volts à travers le parc des Laurentides jusqu'à Québec (Martel: 1986).

L'industrialisation de la région a permis à plusieurs entreprises de construire autour de leur usine leur "propre" ville, dont ils ont fait la gestion pendant plusieurs années. Nous ferons dans le prochain chapitre une brève présentation des villes de compagnie au Saguenay—Lac-Saint-Jean.

CHAPITRE III

LES VILLES DE COMPAGNIES AU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN¹

Comme nous l'avons montré dans le chapitre précédent, l'industrialisation du Saguenay—Lac-Saint-Jean découle principalement de l'implantation de la grande industrie et de son emprise sur les ressources naturelles. Parallèlement à cette industrialisation, l'urbanisation de la région suit, pour la première partie du XXe siècle, une évolution semblable. Selon Gérard Bouchard, "toutes les conditions étaient réunies dans les campagnes saguenayennes pour susciter un fort courant d'urbanisation" (Bouchard:1977).

3.1 L'industrialisation amène l'urbanisation de la région

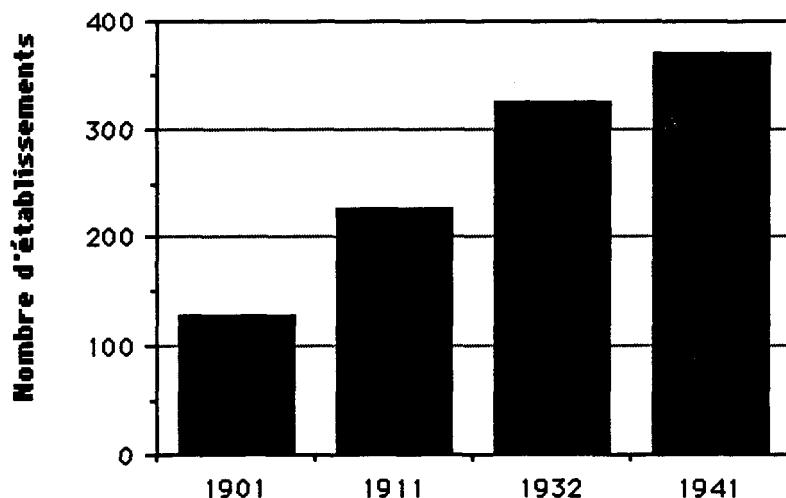
Déjà, dans le deuxième quart du XIXe siècle, lorsque la colonisation aborde le Haut-Saguenay, Chicoutimi est un centre de traite, de service et de mission. Malgré une évolution de sa population assez lente après 1838, cette ville devint le premier pôle régional de la région (Pouyez et Lavoie: 1983). C'est là, comme nous l'avons mentionné auparavant, que la première pulperie est implantée, en 1897. Cette usine donnera une impulsion décisive à la croissance de la population. L'autre agglomération importante de la

¹ Le lecteur aura intérêt à consulter le tableau 26, en annexe 1, qui fournit diverses informations factuelles sur les 9 villes de compagnie présentées dans ce chapitre.

région est Roberval. D'abord terminus du chemin de fer Québec-Lac-Saint-Jean dès 1888, cette ville accueillera, à la fin du XIX^e siècle, un complexe touristique de renommée mondiale (Viens: 1955).

Figure 1

Évolution du nombre d'établissements industriels au Saguenay entre 1901 et 1941



Source: José Igartua: Origine des travailleurs de l'Alcan...., 1985

La région connaît une industrialisation croissante, entre 1900 et 1930, mais qui s'enferme dans des corridors orientés vers l'extérieur. L'expansion des villes sera liée aux conjonctures économiques ou politiques: grandes guerres, demande accrue de ressources, etc...

Tableau 6
Évolution de la population du Saguenay et
du Lac-Saint-Jean entre 1901 et 1941

<u>Population</u>	1901	1911	1921	1931	1941
Saguenay	16 872	23 375	37 578	55 724	78 881
Lac-Saint-Jean	20 156	27 111	35 539	50 253	64 306
Total	37 028	50 484	73 117	105 977	143 187

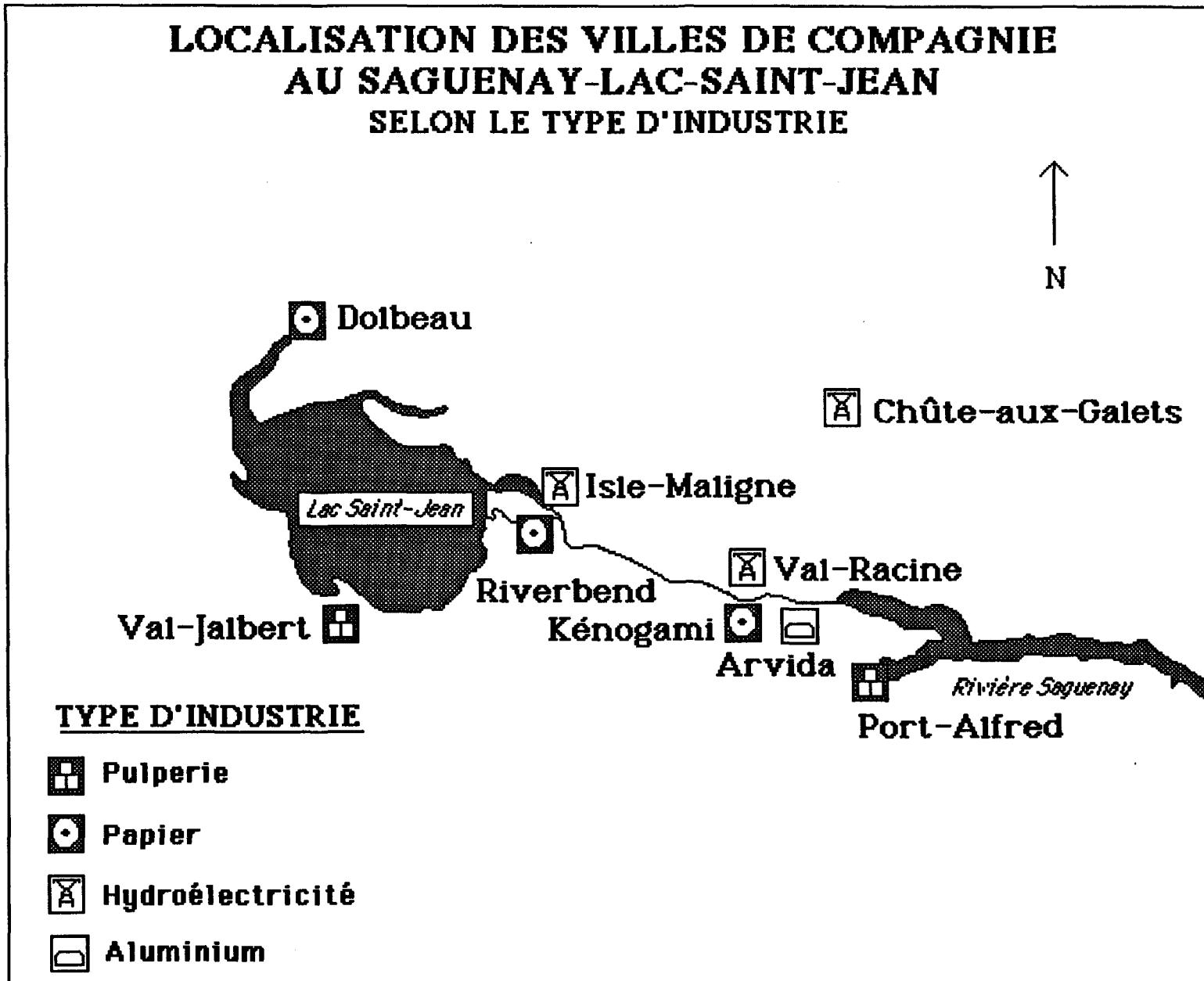
Source: José Igartua: Origine des travailleurs de l'Alcan...., 1985

L'analyse de l'évolution de la population régionale montre l'effet de l'industrialisation de la région. La population de la sous-région du Lac-Saint-Jean aura, en 1900, l'avantage, mais celle-ci régressera peu à peu au profit de la sous-région du Saguenay. La population urbaine de la sous-région du Saguenay, avec la ville de Chicoutimi, se démarque largement de la sous-région du Lac-Saint-Jean, dont seulement un peu plus de 10% réside dans une zone urbaine. La sous-région du Saguenay compte plus de villes que le Lac-Saint-Jean, où Roberval est la seule agglomération urbaine importante à cette époque. Avec l'apparition des villes de compagnie, surtout Arvida et Kénogami, la région verra presque tripler sa population urbaine entre 1901 et 1941. Le pourcentage de la population urbaine de la sous-région du Lac-Saint-Jean sera toujours inférieure, cependant, à la région du Saguenay, où le tissu industriel est plus développé, et où les industries emploient plus de travailleurs (Tableau 6).

3.2 La naissance des villes de compagnie

Plusieurs villes de compagnie seront fondées dans la région (Carte 7). La construction d'une ville de compagnie s'effectue sur un terrain vierge, acquis des cultivateurs qui l'occupaient auparavant. L'érection de l'usine et de la ville se fait assez rapidement. Comme l'a mentionné Rex Lucas, l'érection de la ville et de l'usine constitue le premier des quatre stades d'évolution de la ville de compagnie. Les premiers occupants, qui constituent la première population de base, à ce stade de la construction, montrent des caractéristiques fort différentes des populations qui suivront. Ces ouvriers sont à 98% de sexe masculin, en majorité célibataires (Lucas:1971). Ils sont spécialisés dans les gros chantiers et n'ont pas les mêmes qualifications que les travailleurs qui feront fonctionner l'usine, quand celle-ci sera en opération. Ils sont là sur une base strictement temporaire. Ce sont des ouvriers qu'on pourrait presque qualifier de nomades, se promenant d'un chantier à l'autre.

Pour loger les travailleurs, la compagnie construit des baraquements. Pouvant quelquefois accueillir des milliers de personnes, ce sont de véritables petites villes organisées, sans statut juridique toutefois, avec leurs écoles, leur bureaux de poste, leurs magasins, leurs banques, leur hôpital, etc... (Brouillette:1946). Les travailleurs étrangers peuvent y apprendre l'anglais (!) le soir, et les enfants vont à l'école le jour (Lee: 1924).



En plus des facilités offertes par la compagnie, certains autres "services" sont offerts aux travailleurs isolés et éloignés de leurs familles. Certaines personnes, futées et sans scrupules, ouvrent des tripots, où les ouvriers peuvent boire "en cachette" jusqu'aux petites heures du matin. Il y eut même, non loin de la centrale d'Isle-Maligne, une "bootlegger's house", une maison de prostitution, qui offrait boisson et femmes à volonté (Gravel: 1990).

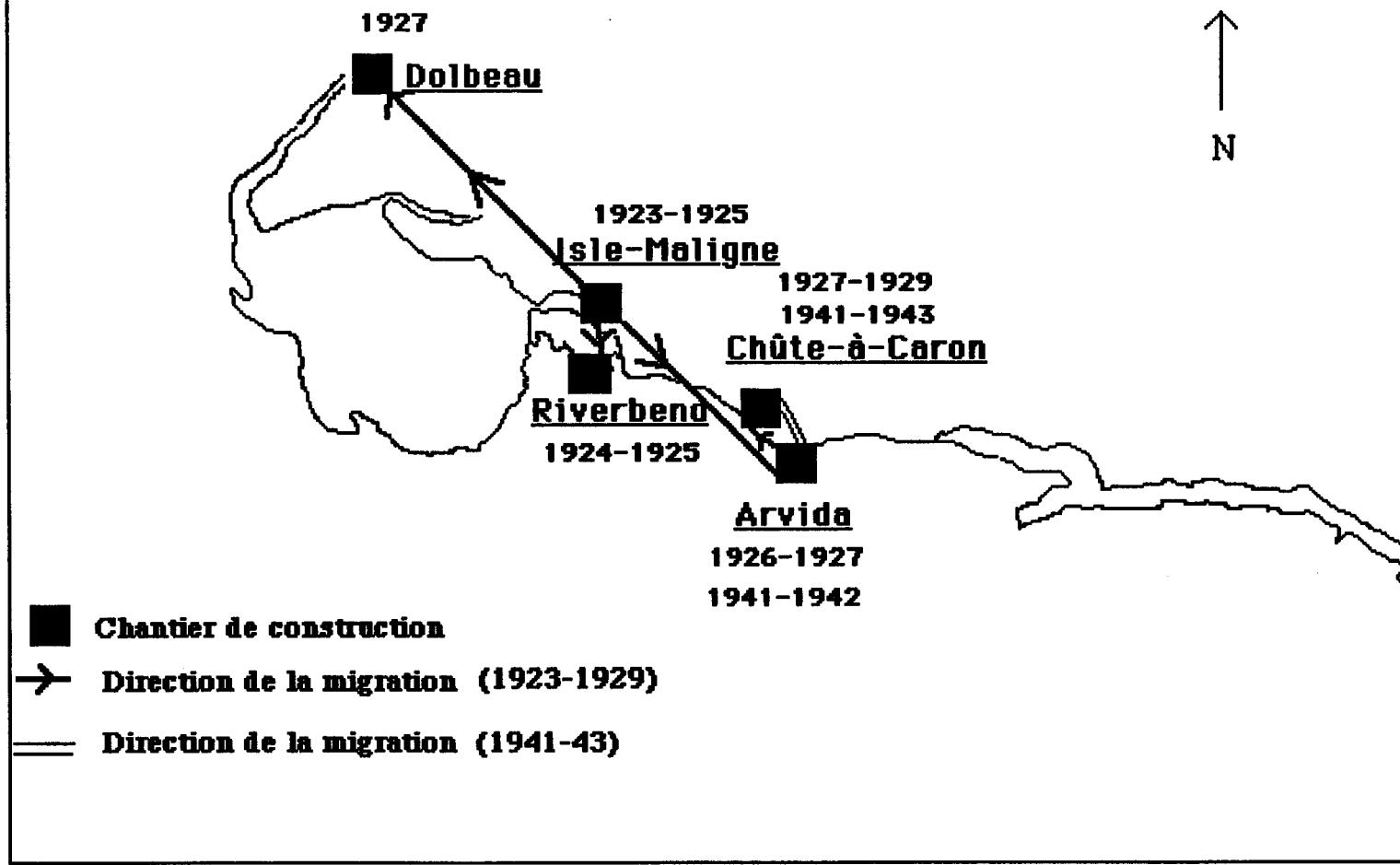
Certains camps de travail offrent des quartiers domiciliaires séparés, où les employés supérieurs se retrouvent à part des autres travailleurs. En plus de la ségrégation sociale, il y a dans ces camps une division ethnique. Lors de la construction du barrage d'Isle-Maligne, qui correspondait pour l'époque à un projet aussi important que les chantiers de la Baie James, la région accueillit des milliers de travailleurs, dont des centaines d'étrangers (Brouillette: 1947). Ils étaient Russes, Tchécoslovaques, Finlandais. Selon les témoignages de l'époque, ils étaient reconnus pour leur coeur à l'ouvrage (Gravel: 1990). Ils se soumettaient au travail industriel plus facilement que les Canadiens-Français (Igartua: 1985).

Ces travailleurs suivront un circuit assez intense entre 1923 et 1930, puis entre 1940 et 1945 (Carte 8). D'abord employés dans la construction de la centrale d'Isle-Maligne, ils se retrouveront ensuite à l'érection de l'usine et de la ville de Riverbend, puis à celle d'Arvida, pour enfin aboutir à la première phase de la centrale de Chûte-à-Caron (du complexe Shipshaw).

CARTE 8

CIRCUIT PARCOURU PAR LES OUVRIERS DES GRANDS CHANTIERS INDUSTRIELS AU SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN ENTRE 1923 ET 1942

Dany Côté-1993



Il y aura, en 1942, plus de 12 000 travailleurs, québécois et étrangers, occupés dans les constructions de la deuxième phase de la centrale de Shipshaw, de l'agrandissement de l'usine Alcan à Arvida et de la construction du barrage du lac Manouan. Cependant, l'année suivante, il n'en restera que 2 000 (Brouillette:1947).

3.3. Implication et pouvoir des compagnies

À partir du moment où une ville de compagnie est opérationnelle, la compagnie-mère (et les suivantes s'il y a lieu) est en mesure d'influencer plus ou moins le développement de sa ville. La communauté tout entière, et son mode de vie, dépend presque entièrement de l'impact des actions que posera la compagnie.

Il est possible de cerner quatre éléments, quatre leviers de pouvoir, dont l'entreprise peut se servir, pour affecter la vie de sa ville et de sa communauté; la propriété foncière (incluant les bâtiments), l'organisation des services publics, l'organisation des loisirs et l'implication au niveau politique.

3.3.1. La propriété foncière:

3.3.1.1 La gestion des maisons:

Dans la région étudiée, trois comportements peuvent être observés de

la part des entreprises. D'abord certaines compagnies permettent à leurs employés de bâtir leur propre maison, même si elles en possèdent aussi. D'autres, au contraire, refusent ce droit et ne permettent aucune construction autre que les leurs. Enfin, certaines compagnies construiront des agglomérations qui ne seront jamais incorporées. La compagnie Price, sera la seule à combiner ces trois pratiques, avec Kénogami, Riverbend et Chûte-aux Galets. Les ouvriers ont la permission de construire leur demeure à Kénogami, sur des terrains vendus par la compagnie, tandis qu'à Riverbend, c'est interdit. Les ouvriers doivent demeurer à Saint-Joseph d'Alma ou à Naudville, véritables villes-dortoirs, fondées tout près de l'usine (Tremblay:1967). Pour sa part, la communauté de Chûte-aux-Galets, verra le jour tout près du barrage portant ce même nom, en 1921. Avec de l'automatisation des opérations de la centrale, en 1958, la communauté sera démantelée (Bouchard:1991).

Cependant, le refus de la part des compagnies, concernant la construction de maisons peut, au fil des ans, faire place à une certaine permissivité. Du statut de ville fermée, certaines villes de compagnie passeront au stade de ville ouverte. Par exemple, à Arvida, l'Alcan donne sa sanction pour l'émission des permis de construction, et ce jusqu'aux années 1950 (Saguenayensia:1977). Il faut respecter par la suite les règlements du plan d'urbanisme que l'Alcan a conçu (Brouillette:1946). Après la construction d'un noyau de 270 maisons, dont 20 sont réservées à la direction, 50 aux contremaîtres et 200 aux ouvriers, l'Alcan construit des centaines d'autres demeures (Johnson:1950). En 1945, la répartition des

maisons dans la ville d'Arvida se fait comme suit (tableau 7).

Tableau 7

Répartition des résidences à Arvida en 1945

Résidences appartenant à des particuliers	211
Résidences appartenant à l'Alcan	1050
Résidences appartenant à la Wartime Housing	500

Source: Claire Meredith Johnson, The historical geography of the Saguenay Valley.

La Wartime Housing Limited, est une corporation de la Couronne qui construira, entre 1941 et 1947, 26 000 habitations à travers le Canada, qu'elle louera, pendant la Deuxième Guerre mondiale, aux travailleurs de guerre et, après 1944, aux vétérans de retour au pays. Elle dépensera ainsi plus de 50 millions. La Wartime Housing Limited sera démantelée en 1947 et laissera sa place à une autre société de la couronne, la "Central Mortgage and Housing corporation" (Wade:1986). Elle érigera aussi quelques maisons à Isle-Maligne, l'autre ville de compagnie appartenant à l'Alcan (Gravel: 1988). Le gouvernement fédéral, en plus de fournir un prêt de 56 millions de dollars, servant à agrandir l'usine d'Arvida et construire celle d'Isle-Maligne (Pépin:1968), financera indirectement l'expansion d'Arvida, au moyen de la Central Mortgage and Housing corporation. La multinationale, à partir des années 1950, effectuera la vente de ses maisons.

3.3.1.2. Les compagnies filiales

Deux entreprises, Price Brothers et la Ha! Ha! Bay Sulfite, ne font pas directement la gestion des propriétés de leur ville. Elles laissent à une compagnie filiale le soin de gérer les actifs.

À Kénogami, la compagnie Price Brothers créera la Kénogami Land, en 1912 (Beaulieu:1990). Celle-ci, en plus d'administrer les biens fonciers de la compagnie, fait la promotion de la ville à l'extérieur de la région, afin d'attirer les cadres (Bouchard:1973). Elle fondera une compagnie semblable en 1946, la Riverbend Company, pour la ville de Riverbend, ouverte en 1925 (Tremblay:1967).

À Port-Alfred, la Société de construction immobilière, contrôlée par la Port-Alfred Pulp and Paper Corporation, fait de même (Bouchard:1973). Ce mode de gestion ne semble donc pas être pratiqué par les compagnies multinationales mais par des entreprises plus "régionales".

Accouplées à ces filiales, qui font la gestion des immobilisations dans ces villes, les compagnies de crédit hypothécaire se chargent de financer les achats des maisons par les ouvriers de la compagnie. La Kénogami Loan Company, créée en 1912, prête les fonds nécessaires aux employés qui peuvent ainsi acquérir les maisons construites par la compagnie (Beaulieu:1990), ou encore pour bâtir leur propre maison sur un terrain acheté à la compagnie.

Enfin, des dons de terrains sont faits par ces filiales pour la construction des églises et des écoles, ce qui assure des services supplémentaires à la communauté.

3.3.1.3 Le système de gérance

Le système de gérance des villes a été d'abord implanté aux États-Unis, à partir de 1908. Au Québec, c'est en 1913 que la "Loi des Cités et Villes" permet aux municipalités de nommer un gérant municipal, qu'il ne faut pas confondre avec le gérant de l'usine (Brouillette:1990). Dans la région, quatre villes de compagnie, Dolbeau, Arvida, Isle-Maligne et Riverbend, engageront des gérants municipaux.

Dans la plupart des cas, les fonctions du gérant, au nombre d'une vingtaine, sont énumérées dans la charte constituant la municipalité. Il est nommé par le conseil municipal.

3.3.2 L'organisation des services publics

Comme n'importe quelle ville, la ville de compagnie se doit d'offrir à ses habitants des services afin d'améliorer leur qualité de vie. L'entreprise sera l'organisatrice des divers services publics. Elle fournira l'électricité, l'eau courante, les services d'égoûts et de ramassage des ordures. Certaines compagnies vont même jusqu'à s'occuper de l'entretien des parterres, en

fournissant des fleurs et des arbres à leurs locataires.

C'est lors des nombreuses fusions des années 1960 et 1970 que les compagnies vendront, aux nouvelles villes formées, les équipements et les immobilisations nécessaires à la bonne marche de la ville.

3.3.3 L'organisation des loisirs et de la vie communautaire

La compagnie, afin d'accomoder ses employés, organise les loisirs et la vie communautaire de sa ville. Elle est fortement impliquée dans les activités récréatives. Elle recherche ainsi la santé et le bien-être de la communauté. Les services récréatifs aident les nouvelles communautés à développer un sentiment communautaire et un sentiment de solidarité (Ronson:1984).

Dans la région, les villes de compagnie veulent toutes améliorer la qualité de vie de leurs employés. Elles misent, pour ce faire, surtout sur les sports et l'organisation de groupes communautaires. Au niveau sportif, les anglophones organisent dans la région des sports peu ou pas pratiqués par les Canadiens-Français. Le golf, le curling et le tennis sont pratiqués par les cadres anglophones (Annuaire Guide commerce:1948). Des loisirs, comme les quilles, le billard, sont aussi pratiqués par les habitants (Beaulieu:1990). Enfin, on organise des clubs de hockey et de balle-molle.

3.3.4 L'implication au niveau municipal

Il est facile de concevoir, avec une telle implication à tous les niveaux, que la compagnie ait beaucoup d'influence sur la vie municipale. En fait, on peut presque dire que la compagnie est le conseil municipal. Bien sûr, il y a des élections comme dans les autres municipalités, mais la compagnie a tellement d'emprise qu'elle peut faire pratiquement ce qu'elle veut, et comme elle l'entend.

Dans la charte d'incorporation de certaines villes de compagnie de la région, des gens sont choisis et mentionnés comme ayant été sélectionnés pour composer le premier conseil municipal. À Arvida, par exemple, la ville est formée en 1926. Trois personnes sont désignées comme étant conseillers jusqu'en 1931. Ensuite, un premier conseiller sera élu en 1931, le second en 1933 et le troisième en 1935 (Québec:1926).

Comme tous les habitants de la ville sont des employés de la compagnie, celle-ci peut directement influencer les décisions prises au conseil de ville. Comme à cette époque, il faut être propriétaire pour se présenter comme conseiller municipal, la compagnie se chargera de vendre une parcelle de terrain ou quelques maisons à ceux qu'elle aura désignés pour siéger au conseil municipal (Bouchard:1986).

3.3.5 Les avantages économiques

La construction et la gestion des villes de compagnie permet à la compagnie-mère de bénéficier de nombreux avantages économiques. C'est une des principales raisons qui explique les réticences des compagnies face au processus de fusion, entre 1960 et 1973, dans la région.

L'Alcan, lors du processus de fusion d'Isle-Maligne, Naudville, Riverbend et Alma, menacera même de fermer l'usine, si une telle fusion a lieu (Martel et Gravel:1987).

Lors de la constitution de la ville, des mécanismes tels l'exemption de taxe, permettent à la compagnie de sauver des milliers de dollars. À Arvida, la ville ne prélève pas de taxe sur les matières premières, les produits en voie de fabrication ou les marchandises manufacturées (Québec:1926).

La compagnie peut aussi intervenir au niveau de l'évaluation de ses immobilisations qu'elle possède dans la ville. L'évaluation de l'usine de Dolbeau, entre 1927 et 1930 est fixe. Puis, entre 1930 et 1935, cette évaluation passe à 750 000 dollars. Enfin, entre 1935 et 1945, elle augmente de 50 000 dollars par année (Québec:1927). A Arvida, les biens immobiliers de l'Alcan sont exemptés de taxe entre 1926 et 1940 (Québec:1926).

Comme nous l'avons déjà mentionné auparavant, la gestion des terrains et la location des maisons peut aussi rapporter à la compagnie. Elle peut vendre des terrains pour des fins résidentielles, commerciales ou industrielles. La compagnie loue également les maisons et soustrait ce montant de la paye de l'employé (Laurent:s.d.). Elle pourra ensuite vendre ses maisons aux employés. C'est d'ailleurs dans ce but que les compagnies filiales de crédits hypothécaires sont formées. La compagnie peut également posséder des magasins, où les employés achètent tout ce dont ils ont besoin (Bouchard:1986).

Dans les trois prochains chapitres, nous étudierons plus spécifiquement la vie et la mort d'une ville de compagnie implantée par la compagnie Price Brothers tout près d'Alma, Riverbend. Nous présenterons la ville, sa population et la façon dont la compagnie en a fait la gestion économique et spatiale à travers le temps.

CHAPITRE IV

RIVERBEND:1925-1962

Ce chapitre fera un portrait global de la ville de Riverbend, propriété de la compagnie Price Brothers, de son histoire, de sa population et des activités que l'on y pratiquait.

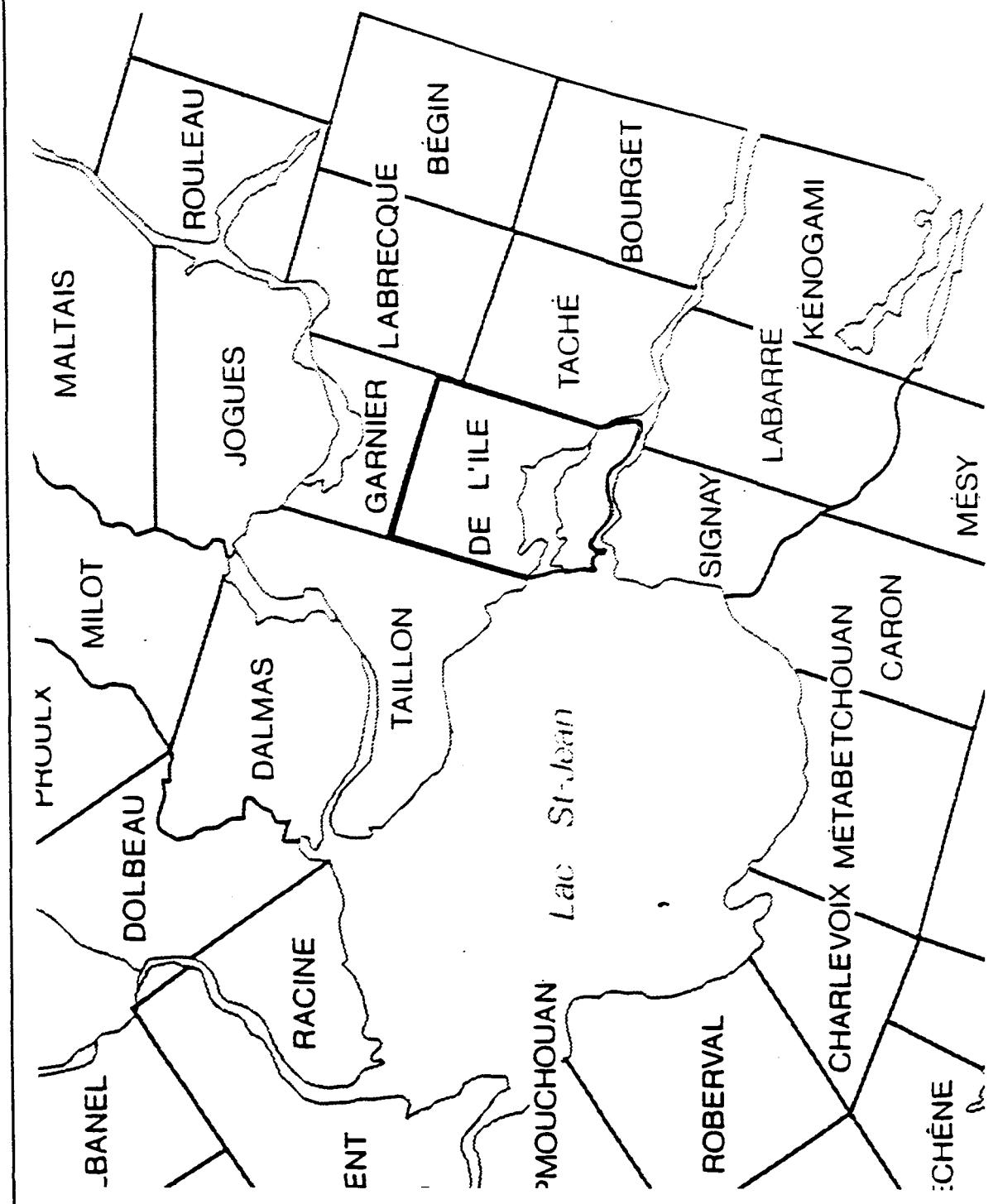
4.1 La naissance de la ville et de l'usine

Dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, au Québec, entouré des cantons Garnier, Taillon, Signay et Taché, se situe le Canton Delisle (carte 9), érigé en 1868 (Girard et Perron:1989, p.130.). L'agglomération la plus importante du canton est le village de Saint-Joseph d'Alma, fondé dans le troisième quart du XIXe siècle. C'est à l'ouest de ce village que la compagnie Price Brothers acquiert de l'Alma Company¹, dans les années 1920, les terrains nécessaires à l'implantation de son usine et de la ville de Riverbend. La vente comprend les lots 6, 7, 8, et 9 du rang 1 de l'île d'Alma, une partie des lots 4 et 5 du même rang, et une partie des lots 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 du rang 2 de l'île d'Alma. Riverbend reçut ce nom, qui évoque bien l'endroit où a été érigée la ville, le long de la rivière Petite

¹ Bureau d'enregistrement d'Alma, contrat # 24 788. Cette transaction est faite au montant de 1.00 \$. Cependant, ces terrains seront évalués, par la municipalité, à près de 33 000.00 \$.

CARTE 9

SITUATION DU CANTON DELISLE



Source: Magella Gauthier et al. Atlas régional du Saguenay-Lac-Saint-Jean, planche B-1.

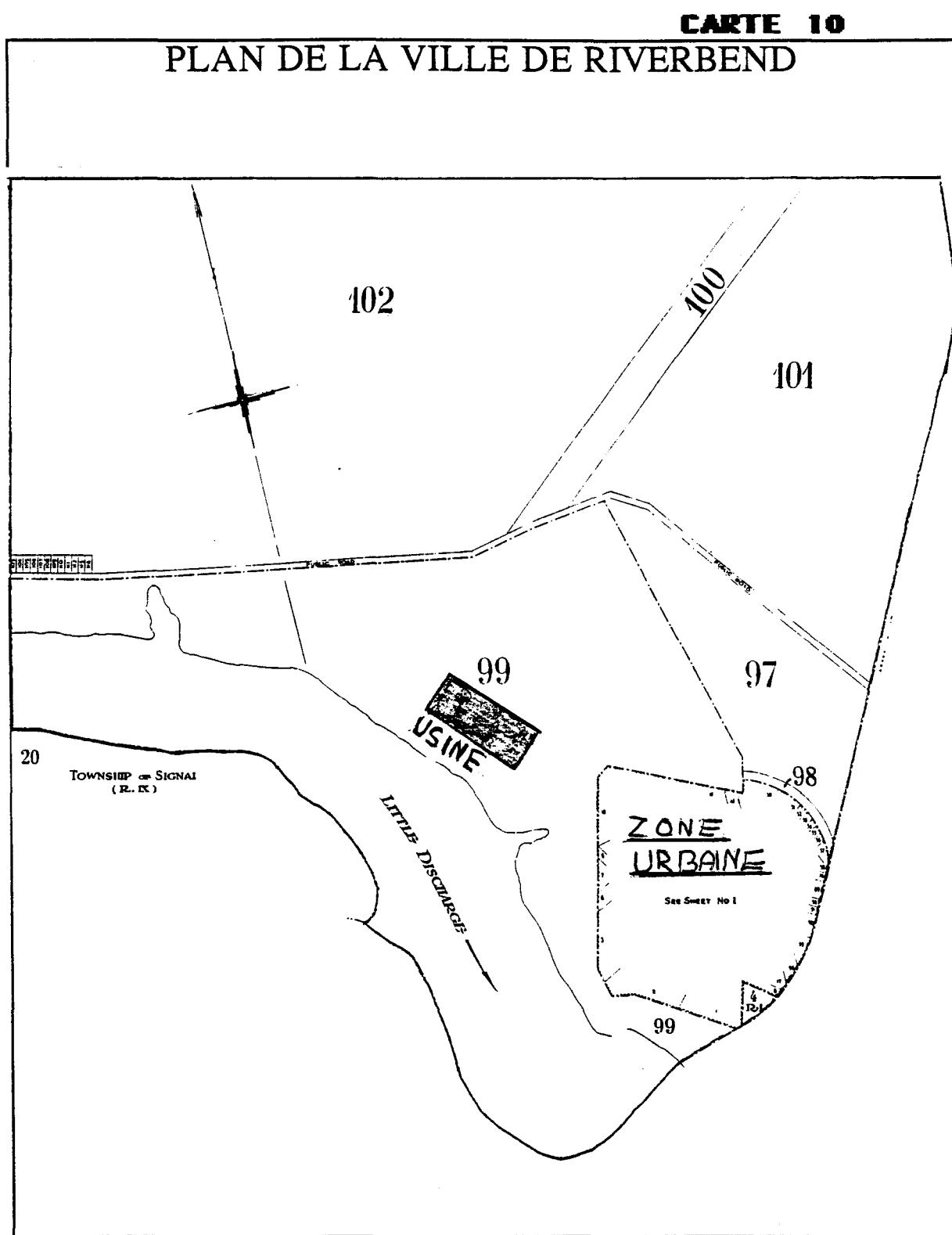
Décharge, au sud de l'île d'Alma² (Tremblay: 1967, p. 337).

Le site de la construction de la ville et de l'usine offre plusieurs avantages (carte 10). Il est à moins d'un kilomètre et demi de la nouvelle centrale hydroélectrique d'Isle-Maligne, construite par la Quebec Development, avec l'aide financière de la compagnie Price Brothers. Les coûts de transport de l'énergie sont diminués d'autant. Dans le contrat signé le 9 décembre 1922, la Quebec Development Company promet de vendre 200 000 chevaux-vapeur à la compagnie Price Brothers, pour une durée de 20 ans. L'électricité est fournie en trois étapes. En janvier 1925, une première tranche de 90 000 chevaux-vapeur est acheminée, une deuxième de 55 000 chevaux-vapeur en janvier 1926 et une dernière en janvier 1927 de 55 000 chevaux-vapeur. Il est spécifié dans le contrat que l'énergie électrique est vendue pour l'usine à papier de Kénogami et pour d'autres usines à être construites par la compagnie Price Brothers, l'une en 1926 et l'autre en 1927³.

Le transport de la matière première, le bois d'épinette, est facilité grâce au flottage. Tout le bois coupé dans les concessions forestières appartenant à la compagnie Price Brothers, situées le long de la rivière Péribonka, est acheminé sur le lac Saint-Jean, puis le long de la Petite Décharge, où une grande estacade est en place pour retenir le bois, avant qu'il soit hissé sur la berge, tout près de l'usine (carte 11).

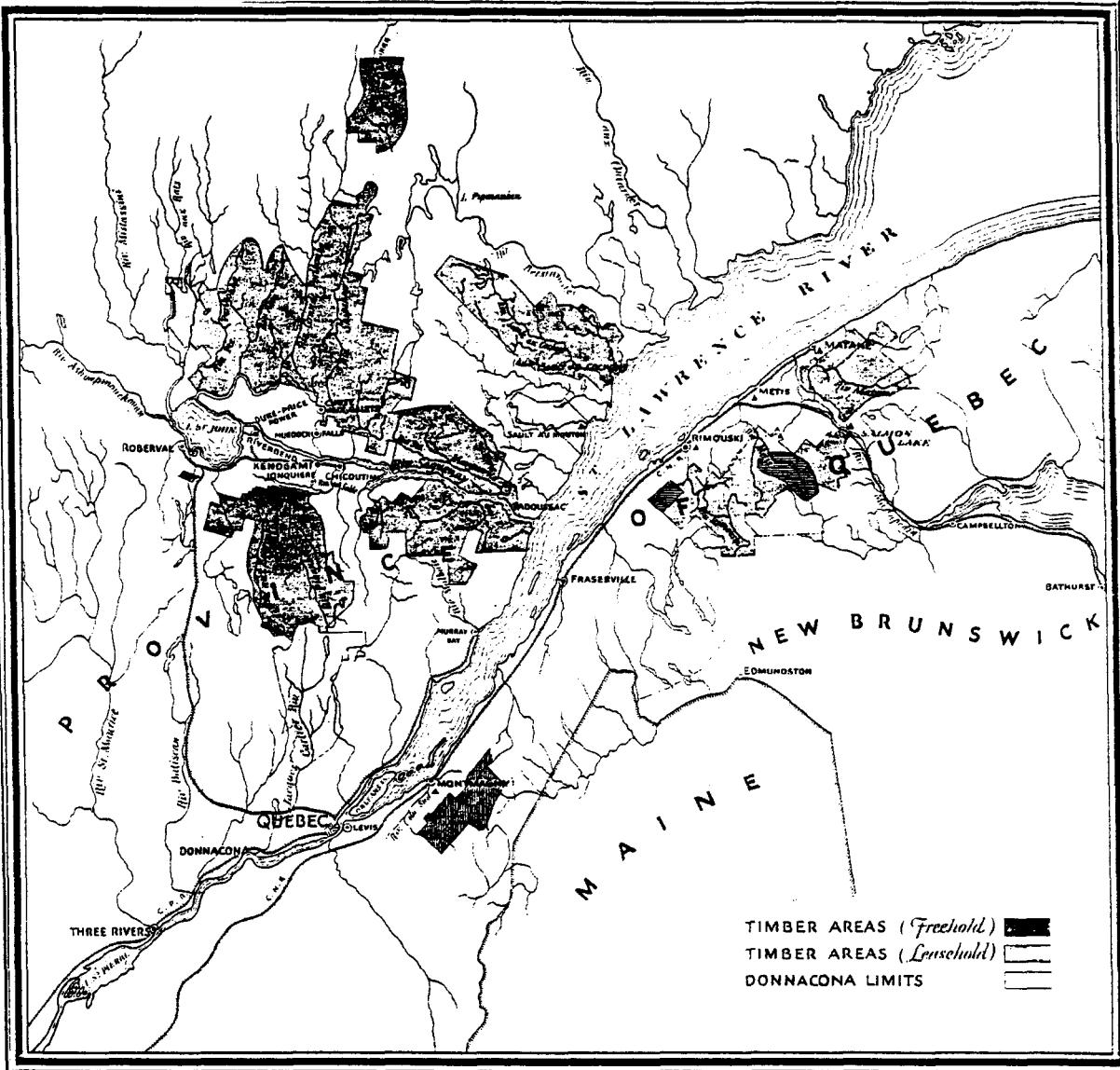
² L'expression anglaise "river bend" signifie, "coude de la rivière".

³ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Fonds Price,



Source: Service des propriétés de la compagnie Abitibi-Price

CARTE 11

CONCESSIONS FORESTIÈRES DE LA COMPAGNIE
PRICE BROTHERS AU QUÉBEC EN 1930

Source:Price Brothers. The Saguenay saga of lumber and Newsprint.
Québec, 1930, page 8.

La construction simultanée de l'usine, prévue initialement pour une capacité de 200 tonnes⁴ et de la ville s'échelonne sur un peu plus d'un an et demi. Pendant l'hiver 1923-24, ingénieurs et arpenteurs de la compagnie Price Brothers sont sur les lieux, afin de faire les relevés qui leur permettront par la suite de préparer les plans faisant la répartition des différentes parties de la ville; usine, quartier habité, etc... (Warner:1950, page 2). Leur quartier général, se situe dans le village de Saint-Joseph d'Alma. Au début de juillet 1924, la compagnie Price Brothers fait une demande au conseil municipal de Saint-Joseph d'Alma, afin de détacher certaines parties de son territoire, en vue de former une nouvelle municipalité et d'y construire un moulin à papier. Le conseil municipal accepte le 16 juillet suivant, mais en se réservant le droit d'annuler la résolution d'acceptation si les travaux ne sont pas commencés le premier janvier 1925. Il demande aussi à Price Brothers d'employer "les gens de la place avant les étrangers"⁵. Lors de la constitution de la ville, Riverbend sera tenue de payer sa part des dettes de la corporation de la paroisse de Saint-Joseph d'Alma, au prorata de l'évaluation des terrains détachés⁶.

Les premiers travailleurs de la compagnie Price qui feront la construction de l'usine et de la ville arrivent sur le site au milieu de juillet 1924.

⁴ Le Colon, 27 novembre 1924, page 6.

⁵ Livre des délibération de Saint-Joseph d'Alma, 16\07\1925.

⁶ Statuts du Québec, 15 Geo, V, chapitre 105, Loi constituant en corporation la ville de Riverbend, 04\03\1925.

The general scene, not an inviting one, was one of abandoned farmer's fields covered by a dense growth of hay and weeds, some two or three feet high, all criss-crossed by cedar rail fences... More or less in the center of the picture were some three or four weather beaten frame farm buildings in varying stages of collapse and also long since abandoned (Warner:1950, p. 2).

TABLEAU 8

Superficie des différentes parties
de la ville de Riverbend (en acres)

<u>Zone</u>	<u>acres</u>	<u>pourcentage</u>	<u># lot</u>
Usine et dépendances	68.6	11,86%	99
Zone urbaine	12.2	2,11%	1-96
Terrains privés ⁷ (12)	1.1	0,20%	103-114
<u>Autres⁸</u>	<u>496.4</u>	<u>85,83%</u>	<u>97-102</u>
Total	578.3	100,00%	

Source: Services des propriétés d'Abitibi-Price. Plan d'assurance de la ville de Riverbend, 1934

Ils commencent d'abord par délimiter l'emplacement exact de l'usine ainsi que les divers bâtiments et dépendances. Le chantier amène des centaines d'ouvriers, logés dans des camps temporaires, qui seront démolis par la suite (Illustration 1) (Tremblay:1989, vol.1,page 32).

⁷ Nous expliquerons l'utilité de ces 12 terrains privés dans le prochain chapitre.

⁸ Dont le terrain de golf. S.H.L., Fonds Alma, F/57, dossier Fusion Alma-Riverbend, document # 3.

ILLUSTRATION 1

VUE DES CAMPS TEMPORAIRES
(MARS 1925)



Source: S.H.L., Fonds Price, F21V2-1.21.

Le site peut loger et nourrir 300 personnes. Les ouvriers viennent surtout de l'extérieur de la région, principalement de la province de Québec. La compagnie a un magasin sur le chantier, où les ouvriers achètent leurs vêtements et autres biens. Certains ajustements sont faits aux plans de localisation, étant donné que certains relevés sont imprécis, car ils ont été effectués pendant l'hiver. On commence la construction de la gare et de la ligne de chemin de fer reliant la ligne existante jusqu'au site de construction⁹. Celle-ci fait le tour du chantier.

La construction des premières maisons, des cantines, des lignes d'égouts, du réservoir d'eau et du système de chauffage suit ensuite. Un bâtiment réservé aux cadres, et logeant les bureaux de la compagnie, est localisé tout près de l'endroit où on érigera par la suite le "Staff House", à proximité du chantier. On construit également un petit barrage sur la Petite Décharge¹⁰. La construction de celui-ci et les droits de baignage de la rivière Petite Décharge coûtent à la compagnie près de 32 000.00 \$¹¹. En octobre de la même année, on débute simultanément l'érection de l'usine et de la ville (Illustrations 2,3,4,). Les travaux sont effectués par une compagnie de Montréal, la Bishop Construction Co. (Saguenayensia: 1975, page 139). Tout le matériel nécessaire à la construction est acheminé par train. Dix maisons temporaires, logeant les familles des cadres supérieurs, sont localisées sur la nouvelle rue "Mill Road" et placées sur des fondations.

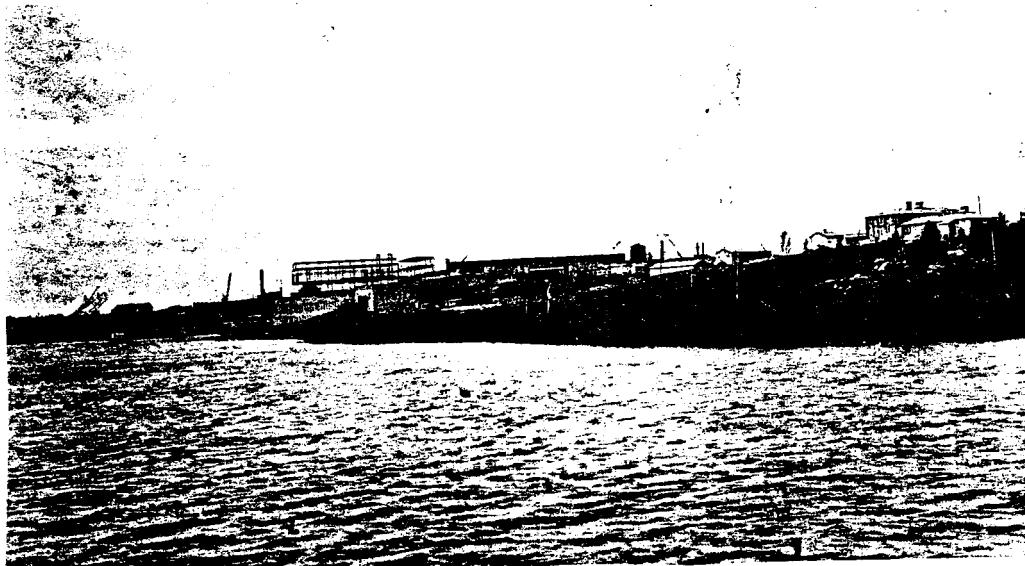
⁹ La gare sera reconstruite deux fois, en 1937 et 1950.

¹⁰ Sissons, Gordon. Plan showing the lands affected by the proposed dam on the Little Discharge (River Saguenay), 2001\1925.

¹¹ Services des propriétés d'Abitibi-Price. Plan d'assurance de la ville de Riverbend, 1934

ILLUSTRATION 2

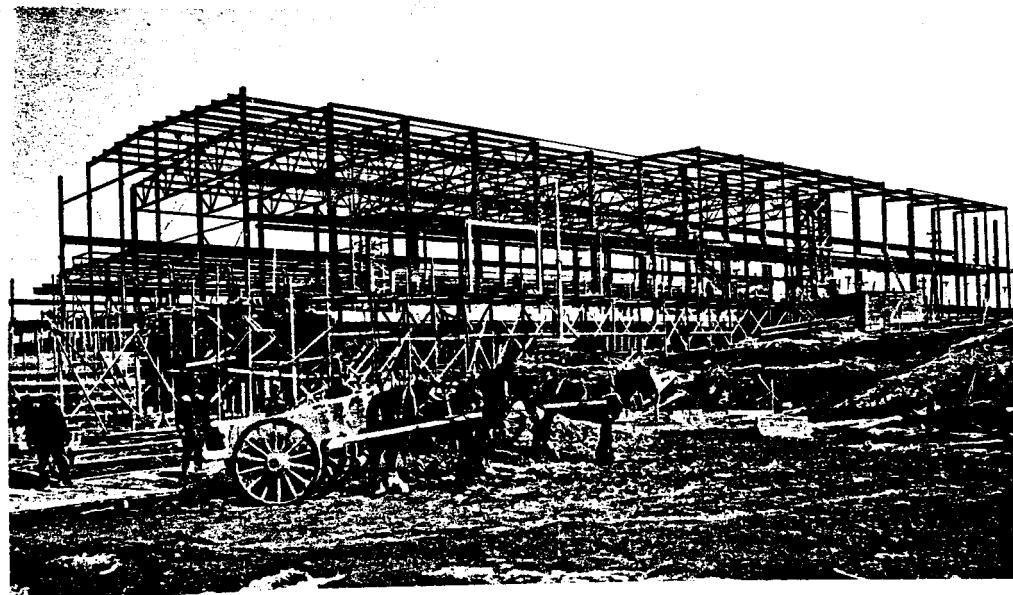
**VUE SUR LE SITE DE CONSTRUCTION,
DE LA PETITE DÉCHARGE**



Source: S.H.L., Fonds Price, F21\2-3.5

ILLUSTRATION 3

UNE PARTIE DE L'USINE EN CONSTRUCTION



Source: S.H.L., Fonds Jean-Marie Gagnon, F73\1-2.5

ILLUSTRATION 4

CONSTRUCTION DES MAISONS
ET DES AUTRES BÂTIMENTS



Source: S.H.L., Fonds Price, F21\2-6.12

TABLEAU 9

Coûts de construction des infrastructures de Riverbend

<u>Infrastructure</u>	<u>Coût (\$)</u>
Résidences	535 832,51
Autres bâtiments	22 939,00
École	31 660,00
Aqueduc	103 272,04
Égoûts	11 454,02
Réservoir d'eau	6 074,84
Rues	15 309,54
Trottoirs	2 872,52
Lampadaires	9 016,31
<u>Aménagement</u> ¹²	<u>31 205,50</u>
Total	769 636,28

Source: Services des propriétés d'Abitibi-Price. Plan d'assurance de la ville de Riverbend, 1934

Le 4 mars 1925, le lieutenant-gouverneur donne droit d'existence à la ville de Riverbend¹³.

¹² Ce point comprend la plantation d'arbres, le nivellation du terrain, etc...

¹³ Statuts du Québec, 15, George V, chapitre 105. Comme la plupart des villes de compagnie du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Riverbend se verra accorder le statut de ville, même si elle ne répond pas à la norme qui exige qu'une municipalité doive contenir une population d'au moins deux mille habitants. Arvida, en 1926, se verra même accorder le statut de cité, malgré que sa population n'atteigne pas les six mille habitants requis. .

Le premier rouleau de papier journal est produit en décembre 1925. L'usine abrite 2 machines à papier d'une largeur de 234 pouces pouvant produire chacune 135 tonnes de papier journal par jour à base de pâte chimique et de pâte mécanique (Illustration 5)¹⁴. Cette capacité de production sera augmentée à 400 tonnes par jour en 1927 par l'ajout de 2 autres machines à papier (Annuaire des comtés de Chicoutimi et du Lac-Saint-Jean, 1927, page 284). En 1926, la compagnie Price Brothers paie aux employés de cette usine près de \$ 2 500,00 en salaires quotidiennement¹⁵.

4.2. L'aménagement de la ville

Ce qui frappe, à prime abord, lorsque le visiteur entre dans la partie habitée de Riverbend, c'est la sensation d'intimité que le quartier dégage, malgré la proximité de municipalités voisines. Les rues "Avenue Road" et "Station Road" permettent d'accéder à la zone habitée, après avoir franchi une voie ferrée. La première, située au sud-est, permet d'amener les visiteurs importants à travers la ville, directement à la maison du gérant et au "Staff House", donc dans la partie plus paisible. Au contraire, la deuxième rue, "Station Road", permet d'accéder au Time office et est utilisée principalement par les travailleurs ne demeurant pas dans la ville et les cadres intermédiaires et inférieurs habitant cette partie du quartier.

¹⁴ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Fonds Price.

¹⁵ Le Colon, 18 décembre 1926, page 1.

ILLUSTRATION 5

LES MACHINES À PAPIER EN CONSTRUCTION



Source: S.H.L., Fonds Price, F21\2-6.12

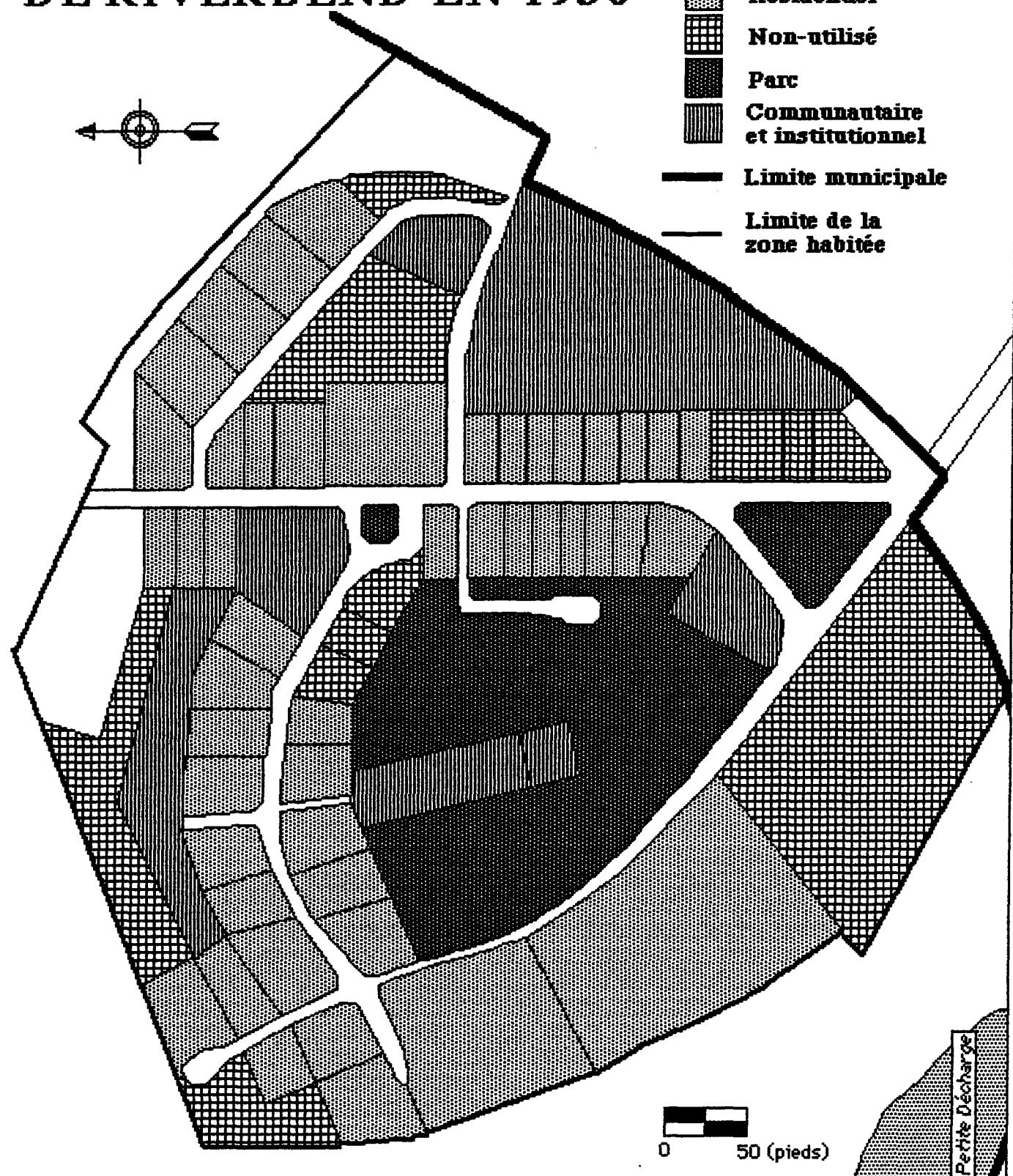
Des garages communautaires et des arbres imposants constituent une barrière visuelle, garantissant aux habitants une relative tranquillité. Cette végétation, en très grande majorité plantée par la compagnie, est constituée d'épinettes de Norvège, d'érables argentés, d'arbres fruitiers, de haies et de peupliers. Des garages ont été localisés du côté est de la "Mill Road", près des entrées de la ville, afin de minimiser la circulation à l'intérieur de la ville. La construction de garages communautaires est rendue nécessaire par le fait que la compagnie ne désire pas construire de garages sur les terrains où sont localisées les maisons. D'autres garages, situés au nord de la "West Road", servent d'écran visuel, afin de masquer les installations industrielles. En tout, on en dénombre 14, tous construits entre 1926 et 1928¹⁶.

La partie construite de Riverbend a été implantée sur un sol relativement plat. Le tracé des rues contourne le secteur surélevé du parc, situé en plein centre de la zone habitée, ce qui donne des rues courbes, à intersections arrondies. Ceci crée un effet de perspective et rationalise la circulation. Cette utilisation rationnelle du territoire a évité une trop grande concentration des habitations, tout en diminuant au maximum les distances à parcourir pour se rendre à l'usine. Les résidences sont ainsi toutes situées près d'un parc (carte 12). La localisation des maisons sur la moitié avant des terrains permet aux habitants de bénéficier d'une grande cour arrière.

On a installé, sur la pente basse descendant de l'"Avenue Road", allant jusqu'à la rivière Petite Décharge, la maison du gérant et le "Staff House".

¹⁶ Services des propriétés d'Abitibi-Price. Plan d'assurance de la ville de Riverbend, 1934

UTILISATION DU SOL DE LA ZONE URBAINE DE RIVERBEND EN 1950



Les résidents de ces bâtiments pouvaient bénéficier d'une vue imprenable sur la rivière, tout en profitant du calme que leur procurait leur isolement relatif du reste de la ville.

4.3. Les principaux équipements de Riverbend

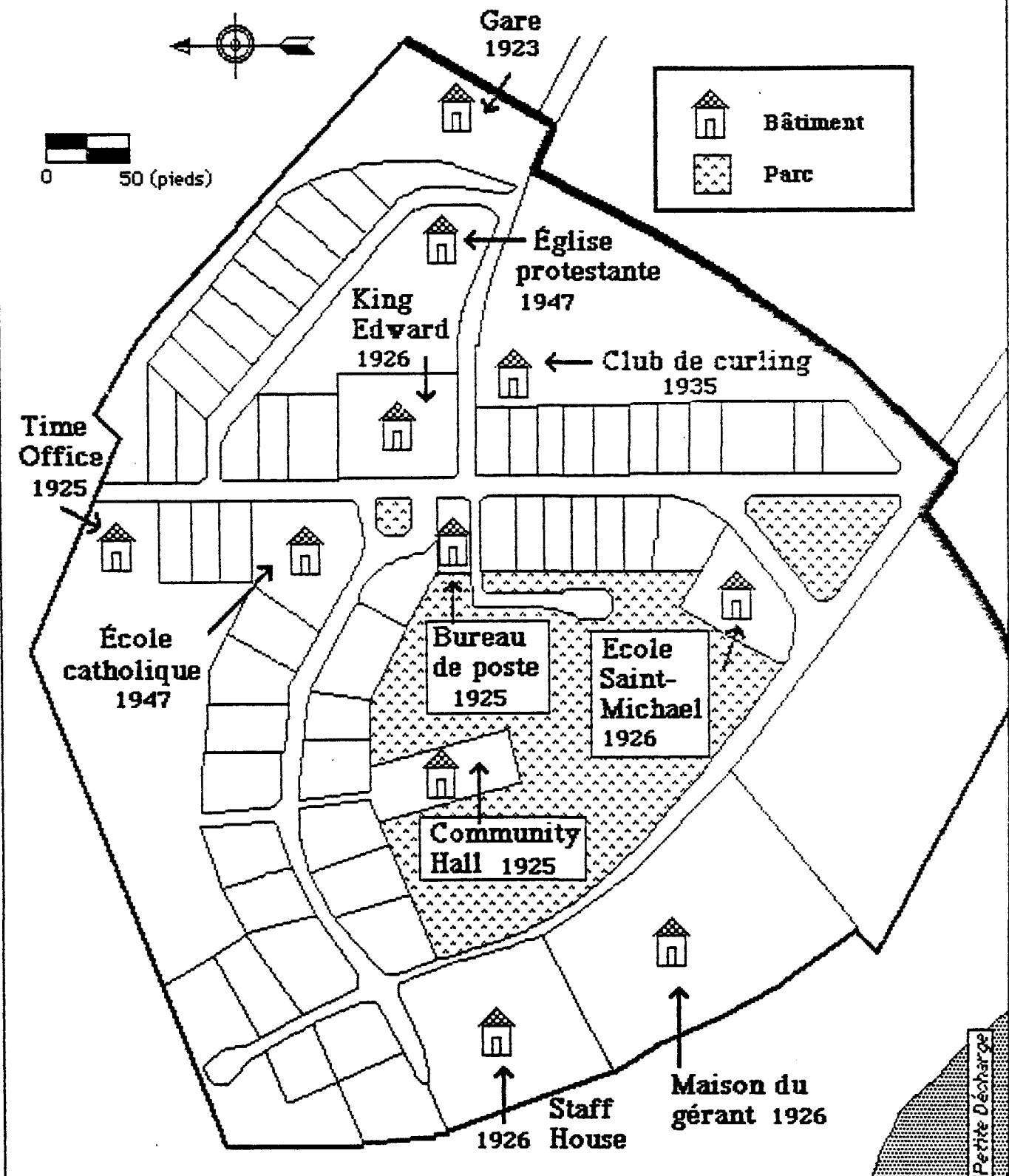
La plupart des habitations de la ville de Riverbend appartiennent au style d'architecture appelé "vernaculaire américain", qui a été marqué principalement par la culture anglo-saxonne. On retrouve aussi quelques maisons de style Mansard américain, d'influence coloniale et d'inspiration Tudor (Tremblay: 1989, vol. 3, p. 44). Tous ces bâtiments ont été dessinés et planifiés par des services professionnels d'architectes (carte 13).

La trame de la ville et la distribution des bâtiments permet aux employés importants de demeurer tout près de l'usine, dans un environnement agréable, presque un microcosme. Ils ont ainsi peu de distance à parcourir et peuvent se rendre rapidement à l'usine en cas d'urgence. Les autres employés-résidants de la ville demeurent dans une zone plus dense et plus agitée. Price Brothers construira plusieurs types de bâtiments de type résidentiel, ayant chacun leur spécificité.

4.3.1. Le "Staff House"

Le "Staff House", d'influence "Tudor" est d'abord l'hôtel de la ville, où sont reçus des dignitaires de la compagnie et les visiteurs de marque. Elle

**LOCALISATION ET DATE DE CONSTRUCTION DES
PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS DE RIVERBEND**



sert aussi de salle de réception (Tremblay: 1989, vol.4, page 2). Un total de 31 chambres est disponible¹⁷ et un service d'hôtellerie est également offert aux cadres supérieurs célibataires, qui ne peuvent se voir concéder une maison unifamiliale¹⁸. Certains demeurent au "Staff House" pendant des années.

4.3.2. Le King Edward

Le King Edward a, au début, la même vocation que le "Staff House". Un total de 34 chambres est disponible pour les visiteurs et les employés célibataires. Plus tard, il est converti en immeuble à appartements et reçoit une quinzaine de familles d'employés en attente d'une maison de type unifamilial.

4.3.3. La maison du gérant

Magnifique demeure, construite en 1926 sur un très grand terrain, cette maison loge le gérant de l'usine et sa famille,. C'est le cadre le plus important de l'usine. Ce titre lui donne le privilège de posséder le seul terrain accédant directement à la rivière Petite Décharge.

¹⁷ Commissariat industriel. Inventaire économique et industriel: Riverbend, page 23.

¹⁸ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Société historique du Saguenay, Fonds Victor Tremblay, dossier Riverbend.

4.3.4. La salle communautaire (le Community Hall)

La salle communautaire est construite sur le plus haut site de la ville, dans la partie nord du parc central. Ce local sert d'endroit de culte et de loisirs, pour les différentes organisations sociales de Riverbend.

4.3.5. Le Time office

Tous les employés de la compagnie, même les ouvriers ne demeurant pas à Riverbend, passent par le Time office, afin de remplir leur carte de temps, matin et soir. Cet édifice sert également de salle de réunion au conseil municipal (Tremblay, 1989, vol. 2, page 62). Il abrite aussi la bibliothèque municipale, où on peut louer un livre pour 5¢ par semaine¹⁹. Il est démolie, au début des années 1980, afin de réorienter le trafic causé par le transport lourd et les employés demeurant à l'extérieur de Riverbend.

4.3.6. L'école St-Michael

Cette école, de niveau primaire, dessert la clientèle protestante. En 1947, des classes pour les catholiques sont ajoutées.

¹⁹ The Bend, # 4, Vol. 4, 1947, page 1.

4.3.7. L'Église anglicane

Cette église, construite en 1950, permet aux protestants d'avoir leur lieu de culte (carte 14). Le terrain sur lequel est construite l'église est un don de la Riverbend Company²⁰.

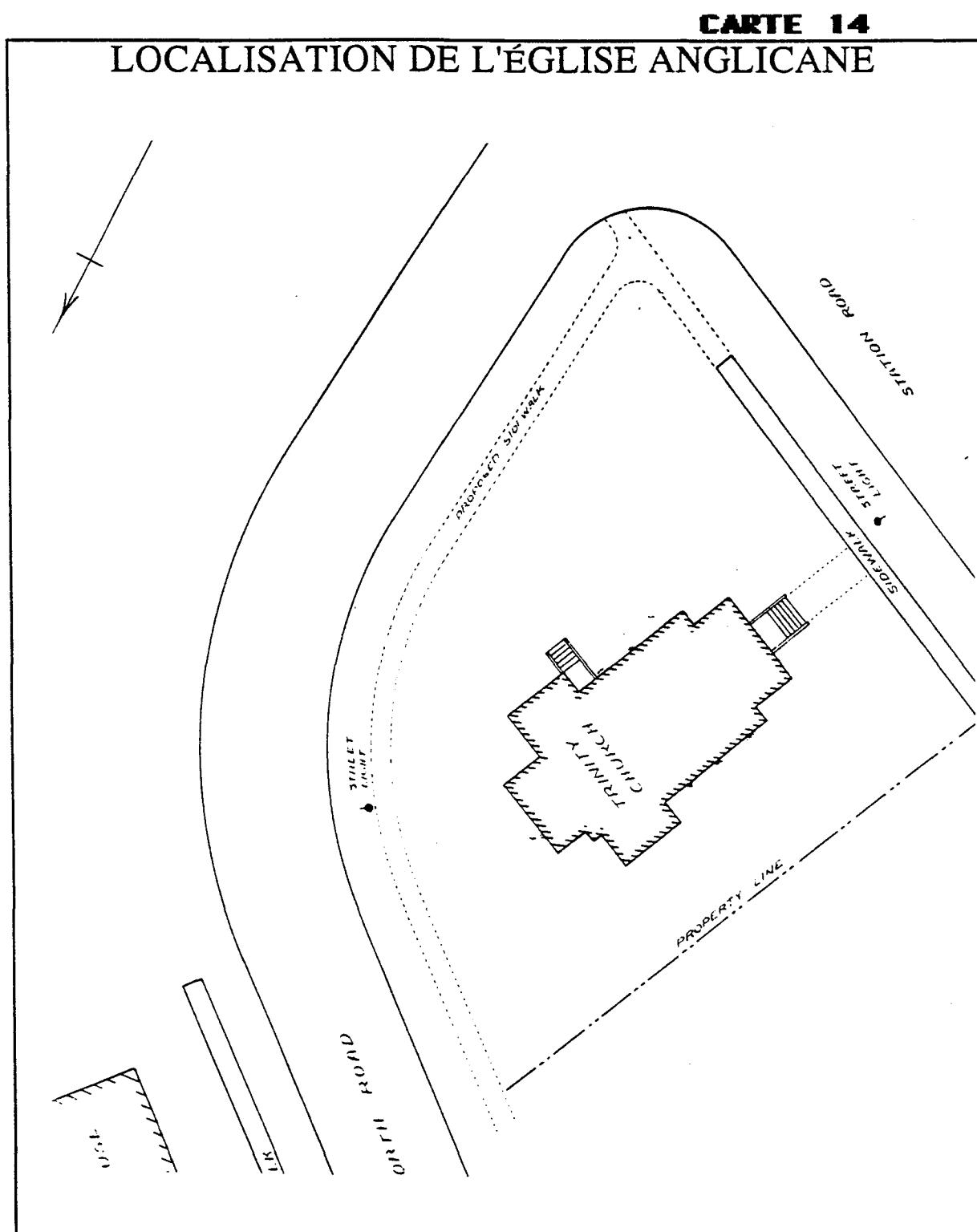
4.4. Les services offerts aux résidents

Les travaux mineurs sont effectués par les employés du "Town Side", qui est composé d'une dizaine de personnes engagées par la compagnie Price Brothers. Ces "hommes à tout faire" sont souvent des fils d'employés demeurant à Riverbend. Ils tondent les pelouses, ramassent les ordures à tous les jours, font de menus travaux, déneigent les entrées, etc...²¹ La réparation des maisons est laissée à une équipe spécialisée, tandis que les travaux de peinture sont laissés à des peintres professionnels (Tremblay: 1969, vol. 1, p. 32).

Le charbon servant à chauffer les maisons est fourni par la compagnie et livré à chaque maison. Le coût est retenu sur la paye de l'employé (Tremblay: 1989, vol. 1, p. 32). Selon le témoignage d'un des anciens locataires, les maisons étaient solides, mais peu isolées. On pouvait passer de six à sept tonnes de charbon et jusqu'à 18 cordes de bois par hiver. Certains

²⁰ Livre des délibérations de Riverbend, 28/02/1950.

²¹ Lors de la fusion de 1962, le "Town side" est dissout. Les employés seront réaffectés à un autre secteur de l'usine.



Source: Service des propriétés de la compagnie Abitibi-Price.

bâtiments sont chauffés avec la vapeur produite par l'usine, acheminée par un réseau de tuyaux souterrains.

Le service de pompier est assumé par la municipalité voisine de Saint-Joseph d'Alma, suite à une entente intermunicipale. Quant aux ordures, elles sont ramassées tous les jours par la compagnie au tarif de 50¢ par mois et sont envoyées dans le dépôt de la compagnie, situé à environ un mille de la ville²².

4.5. Les écoles

Des premières classes se tiennent dans une école temporaire, dès 1925. Elles regroupent à la fois les élèves catholiques et protestants. Une première école protestante anglophone, l'école St-Michael's est ouverte en 1927. Elle reçoit 57 élèves de niveau primaire²³. Cependant, à partir de 1944, à cause de la diminution de clientèle à Isle-Maligne, ville voisine où on retrouve aussi plusieurs anglophones, tous les élèves protestants sont envoyés à Riverbend.

Quatre ans plus tard, à cause de dissensions avec des familles anglaises de religion catholique romaine, l'école St-Michael's devient une école pour élèves catholiques de langue anglaise. C'est cette année là que l'on fondera deux commissions scolaires à Riverbend, une pour les catholiques et une

²² Commissariat industriel. Inventaire économique et industriel: Riverbend, page 23.

²³ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Société historique du Saguenay, Fonds Victor Tremblay, dossier Riverbend.

autre pour les protestants. Cette dernière construira une nouvelle école, "The Riverbend high School"²⁴. Elle reçoit environ 85 élèves²⁵. La commission scolaire acquiert alors une partie du lot 44, au coût de \$ 2 340,00²⁶. En juillet 1960, une autre partie du lot 44 est vendue pour \$ 4 890,00²⁷. L'autre commission scolaire acquiert l'école déjà construite sur le lot 23, au coût de 42 743.50 \$²⁸.

Lors de la fusion scolaire de 1961, la commission scolaire catholique sera fusionnée avec celle d'Alma, tandis que la commission scolaire protestante sera intégrée à la commission scolaire protestante "Saguenay Valley" située à Arvida.

4.6. Les sports et loisirs

Le premier club de curling, construit en 1928, est localisé dans un bâtiment qui avait été utilisé pour la construction de l'usine. Les activités durent de décembre à mars, sur une glace naturelle. En 1947, la compagnie démolit l'édifice pour reconstruire le club sur le site qu'il occupe actuellement²⁹. En 1953, la compagnie installe la machinerie qui fabrique

²⁴ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Société historique du Saguenay, Fonds Victor Tremblay, dossier Riverbend.

²⁵ En 1961, la loi 91 fusionne cinq commissions scolaires des environs, dont celle de Riverbend. Des problèmes financiers amènent une entente avec la commission scolaire "Saguenay Valley" d'Arvida. Les élèves de niveau secondaire doivent faire la navette entre Riverbend et Arvida tous les jours.

²⁶ Livre des délibérations de Riverbend, 21\12\48.

²⁷ Livre des délibérations de Riverbend, 1907\1960.

²⁸ Services des propriétés de la compagnie Abitibi-Price, contrat # 1588, 23\06\1947.

²⁹ Estabrooks, David. Plan showing cadastral location of new curling rink, Town of Riverbend, Block "A" of Delisle Township, County of Lake-St-John, 05\02\1947.

de la glace artificielle, ce qui prolongera la saison de curling de deux à trois mois³⁰. L'édifice est agrandi en 1967, et abrite dès lors quatre glaces³¹.

On retrouve une patinoire, située près du Time Office. Ce sont les employés du "Town side" qui l'entretiennent. Riverbend a également quatre clubs de hockey³² et cinq de softball, soit un club par département de l'usine³³. La compagnie organise des compétitions inter-usines, et contre d'autres compagnies. Le club de golf est fondé en 1931. Enfin, les employés forment des équipes de quilles qui vont jouer à Alma.

4.7. Les résidants

4.7.1. Population

La population de Riverbend connaît une stabilité peu commune entre 1925 et 1962 (année de la fusion de Riverbend avec les trois municipalités environnantes). Peu de maisons sont construites après 1925, sauf quatre duplex en 1946. L'usine ne sera pas agrandie par la compagnie après 1927, le nombre d'employés demeurant donc stable. La trame urbaine est donc très stable, et aussitôt qu'un employé est muté, un autre prend sa place.

³⁰ Le Lac-Saint-Jean, 3 avril 1958.

³¹ S.H.L., découpage de journaux, septembre 1967.

³² The Bend, # 10 Vol. 1, 1947, page 3

³³ The Bend, # 4 Vol. 1, 1946, page 8

TABLEAU 10

Population de Riverbend
entre 1925 et 1961, selon trois sources¹

<u>Année</u>	<u>Tremblay²</u>	<u>S.H.L.³</u>	<u>Québec⁴</u>
1925	75		
1926	87	233	237
1927	92	237	254
1928	104	254	226
1929	142	256	293
1930	168	256	226
1931	188		198
1932	204		181
1933	218		82
1934	226		175
1935	233		176
1936	246	176	239
1937	251	239	266
1938	268	266	245
1939	270	245	248
1940	273		318
1941	275	318	318
1942	269	257	257
1943	273	214	214
1944	267	219	219
1945	280	216	168
1946	279	241	
1947	282	284	
1948	284		
1949	284		
1950	278		
1951	278		
1952	290		
1953	270		
1954	248		
1955	279		
1956	260		
1957	268		
1958	264		
1959	270		
1960	268		

1- Nous estimons que la source de la S.H.L. est la plus fiable car elle a été effectuée par la compagnie même. Cette même statistique est reprise l'année suivante par le gouv. du Québec, dans les statistiques provinciales annuelles.

Source: 2- Victor Tremblay, Alma au Lac-Saint-Jean, page 491-492.

3- Société d'histoire du Lac-Saint-Jean, Fonds Riverbend.

4- Statistiques provinciales, 1926-1960.

4.7.2. Origine

Le peuplement de Riverbend résulte de l'arrivée d'employés recrutés pour travailler à l'usine à papier. La mise en marche et le fonctionnement des machines à papier et des divers départements demandent des compétences que peu de Canadiens-Français possèdent à l'époque. Les employés de l'usine sont donc anglophones en majorité. Il ne faut pas confondre ce type d'employés avec les travailleurs ayant oeuvré à la construction de la ville et de l'usine. Ces derniers sont repartis vers un autre chantier et ne possèdent pas les mêmes compétences que les nouveaux résidants permanents de la ville.

TABLEAU 11

Habitants de Riverbend par nationalité
1928, 1936 et 1941

<u>Nationalité</u>	1928		1936		1941	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Britanniques ³⁴	240	94,5	169	96,57	306	96,22
États-Uniens	10	3,9	6	3,43	12	3,88
Autres	4	1,5	-	-	-	-
Total	254	100	175	100	318	100

Source: S.H.L., Recensements de Riverbend, 1928, 1936 et 1941.

³⁴ Les Canadiens sont, à l'époque, considérés comme étant de nationalité Britannique. Dans les recensements, ils seront considérés comme Canadiens après la deuxième guerre.

4.7.3. Langue

Comme nous l'avons mentionné, la plupart des habitants de Riverbend sont anglophones. La compagnie Price Brothers appartient à des personnes de souche anglaise, les Price. Tout le fonctionnement, l'administration et la gestion de la compagnie se fait donc en anglais.

TABLEAU 12

Habitants de Riverbend selon la langue
1928, 1936, 1941 et 1959

<u>Langue</u>	<u>1928</u>		<u>1936</u>		<u>1941</u>		<u>1959</u>	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Anglais	217	85,4	151	86,3	282	88,7	195	70
Français	37	14,6	24	13,7	36	11,3	83	30
Total	254	100	175	100	318	100	278	100

Source: S.H.L., Recensements de Riverbend, 1928, 1936 et 1941.

Commissariat industriel, Inventaire économique et industriel:Riverbend, page 4

4.7.4. Répartition de la population selon le sexe

La répartition de la population selon le sexe à Riverbend varie avec le

temps. Les premières années présentent un net déséquilibre, en faveur des hommes. Beaucoup de résidants sont alors de jeunes célibataires, sans famille. Avec les années, ces employés se marient et ont des enfants. Les autres employés sont déjà mariés et demeurent dans des maisons unifamiliales. Le déséquilibre fait donc lentement place à un équilibre de la proportion de femmes et d'hommes dans la ville.

TABLEAU 13

Habitants de Riverbend selon le sexe
1928, 1935, 1941 et 1959

<u>Langue</u>	1928		1936		1941		1959	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Masculin	146	57,5	90	51,4	158	49,7	140	50,35
Féminin	108	42,5	85	48,6	160	50,3	138	49,65
Total	254	100	175	100	318	100	278	100

Source: S.H.L., Recensements de Riverbend, 1928, 1935 et 1941.

Commisariat industriel, Inventaire économique et industriel: Riverbend, page 4

4.7.5. Religion

Étant donné la multiplicité des religions pratiquées par la population

de Riverbend, les limites de la ville ne représentent pas les limites d'une paroisse, comme c'est le cas la plupart du temps pour les villages et villes de la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean. Les résidants catholiques de la ville sont desservis par le curé du village voisin de Saint-Joseph d'Alma³⁵. À partir de 1946, avec la fondation de la municipalité de Naudville et de paroisse Saint-Sacrement, tout près de Riverbend, ce sont les Pères du Saint-Sacrement qui prendront la relève. Riverbend est alors annexée à cette nouvelle paroisse. Celle-ci dirige également les deux écoles de la ville, l'école catholique anglaise et l'école protestante (Tremblay et Marier:1984). Pour leur part, les protestants possèdent leur chapelle dans la ville même.

TABLEAU 14

Habitants de Riverbend selon la religion
en 1928, 1936 et 1941

<u>Religion</u>	1928		1936		1941	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Catholiques	88	34,6	53	30,3	124	39,0
Protestants	159	62,6	122	69,7	194	61,0
Autres	7	2,8	-	-	-	-
Total	254	100	175	100	318	100

Source: S.H.L., Recensement de Riverbend, 1928, 1936 et 1941.

³⁵ L'annuaire des comtés de Chicoutimi et du Lac-Saint-Jean, 1927, page 284.

4.8. Le commerce

Il n'y a aucun commerce à Riverbend, pas de banque ni de magasins³⁶. La compagnie tient, à partir de 1930, un magasin tout juste à l'extérieur de la ville, sur la rue Price, au nom de "Saguenay Stores".

La ville de Riverbend montre donc un visage peu commun dans la région, avec sa population à caractéristiques particulières, ses services et ses équipements propres. Nous présenterons dans le prochain chapitre comment la compagnie Price Brothers a fait la gestion de cette ville de compagnie, en particulier sous les angles économique et spatial.

³⁶ S.H.L., Fonds Alma, F/57, dossier Fusion Alma-Riverbend, document # 3.

CHAPITRE V

LA GESTION DE RIVERBEND

La gestion d'une ville de compagnie diffère sur plusieurs points de celle d'une ville normale, particulièrement parce que la compagnie-mère est l'unique propriétaire foncier et en même temps l'unique employeur. Nous démontrerons dans ce chapitre que la ville de Riverbend avait une vocation essentiellement économique, ce qui se manifeste, entre autres dans la façon qu'avait la compagnie de gérer l'espace.

5.1. La gestion de la ville

La gestion de la ville est assumée par le gérant municipal, qui administre les affaires de la ville et en est l'officier exécutif. Celui-ci doit être ingénieur civil¹. Mais, c'est la compagnie Price Brothers qui, dans la pratique, fait la gestion des résidences et des autres bâtiments. Il n'y a que les employés supérieurs de la compagnie Price Brothers qui peuvent habiter Riverbend. Les ouvriers demeurent à Saint-Joseph d'Alma, à partir de 1946, ou à Naudville. Pour devenir locataire d'une des maisons de la compagnie, l'employé fait une demande au gérant, puis passe un contrat avec

¹ Livre des règlements, Règlement #1, Ville de Riverbend.

la compagnie. Le montant du loyer est directement retenu sur le salaire de l'employé à chaque semaine.

5.1.1. La répartition spatiale des employés

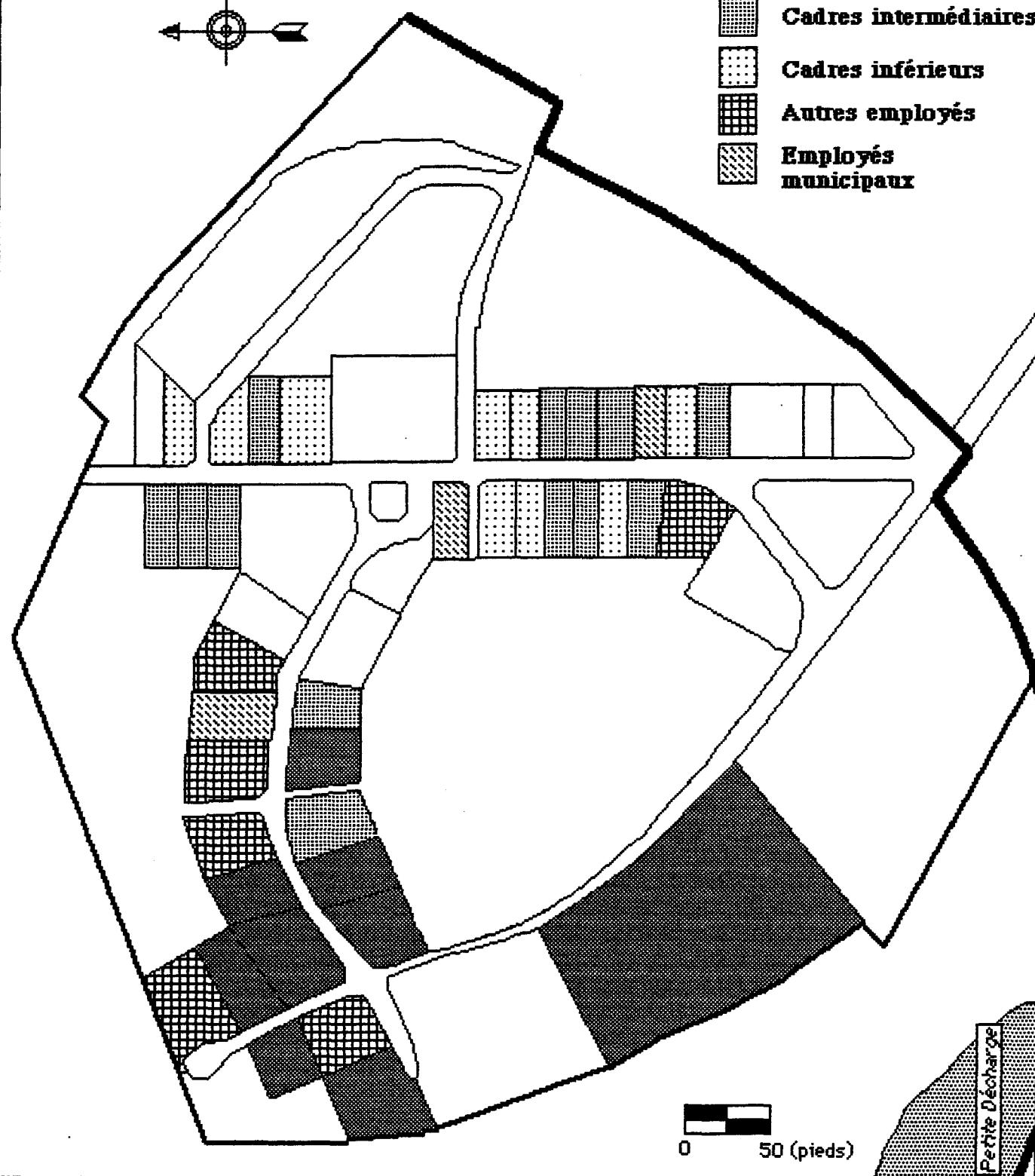
La compagnie Price Brothers a procédé à la ségrégation spatiale de ses employés. Dès les débuts de la ville, elle établit une hiérarchisation, afin que certains employés supérieurs bénéficient de maisons plus belles et de terrains plus grands.

Pour illustrer ce fait, nous avons effectué, à l'aide de recensements de Riverbend, trois cartes illustrant cette distribution spatiale à travers le temps, soit en 1928, 1941 et 1958, soit trois ans après la naissance de la ville, au milieu de son existence et trois ans avant la fusion. Nous avons déterminé cinq classes d'employés dans la ville. La première classe, les cadres supérieurs, appelés "superintendants", sont les directeur des divers départements de l'usine". Les cadres intermédiaires, les "foremans", sont soit contremaîtres ou ingénieurs. Nous retrouvons ensuite les cadres inférieurs, appelés "tenders" en anglais. La quatrième classe, "autres employés", regroupe tous les employés travaillant dans l'usine, mais ne faisant pas partie des cadres. Enfin la classe "employés municipaux", regroupe tous les employés de la compagnie travaillant dans les divers secteurs touchant la vie municipale.

SÉGRÉGATION URBAINE À RIVERBEND EN 1928



- Cadres supérieurs
- Cadres intermédiaires
- Cadres inférieurs
- Autres employés
- Employés municipaux



Sur la première carte (carte 15), celle de 1928, nous pouvons déterminer 3 zones. La première zone, située à l'ouest de la zone habitée, groupe les cadres supérieurs. Le gérant de l'usine bénéficie d'un terrain aux dimensions uniques dans Riverbend, d'une superficie de près de 130 000 pieds carrés, en comparaison à une superficie moyenne de 7 500 pieds carrés pour les autres résidences de la ville². Tout de suite à droite de la maison du gérant, nous retrouvons le Staff House. Puis, faisant le coin des rue Price et Maloney³, se situe une concentration de sept maisons louées aux cadres supérieurs. La compagnie a placé les cadres tout près du Staff House, les employés de bureau demeurant dans ce bâtiment. Au bout de la rue Price, nous retrouvons la maison destinée au gérant de la ville. Cette partie du quartier doit être relativement calme, car peu de véhicules circulent dans cette zone. Le parc central sert de zone tampon, isolant du bruit et des autres habitants de la ville.

La deuxième zone comprend la rue McNaughton sur toute sa longueur. Nous y retrouvons la plupart des cadres intermédiaires et inférieurs. Les terrains de cette zone sont plus petits. Les habitations sont plus petites et plus près les unes des autres que dans la zone précédente. C'est dans cette zone que sont situés le bureau de poste et les deux écoles de la ville. La troisième zone, plus petite, regroupe une partie du personnel de bureau. Elle est située au nord de la rue Maloney, entre l'école catholique et la maison d'un des cadres supérieurs.

² S.H.L., fonds Riverbend, Rôle d'évaluation, 1946, page 1.

³ Pour le nom des rues, se référer à la carte , dans le chapitre précédent.

Sur la deuxième carte (carte 16), qui montre la situation treize ans plus tard, nous pouvons remarquer que la distribution spatiale reste sensiblement la même. Les cadres supérieurs occupent relativement la même zone. Il est possible de remarquer que la classe "autres employés" est plus présente sur la rue McNaughton. Enfin, sur la carte 17, dix-sept ans plus tard, soit en 1958, la classe "autres employés" est encore plus présente sur la rue McNaughton. Nous les retrouvons aussi, de même que de nouveaux cadres supérieurs, dans la nouvelle rue ouverte en 1946, la rue Ricken⁴. Donc, le quadrilatère où on retrouve la plus grande concentration de cadres supérieurs ne change guère, à travers le temps. Le roulement de classes d'employés est plus important sur la rue McNaughton.

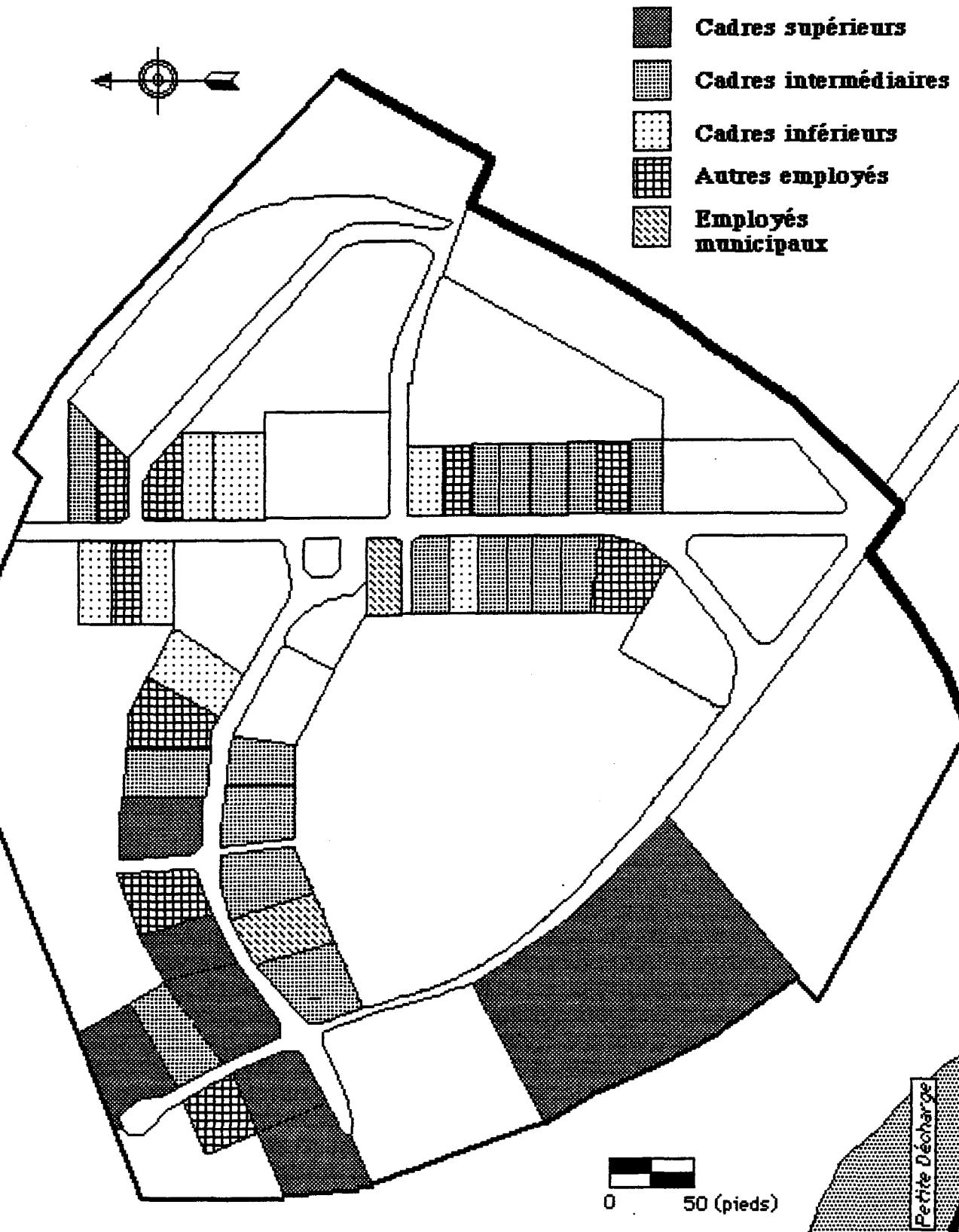
5.1.2. Price Brothers et la vie politique

Comme nous venons de le montrer, la compagnie a distribué ses employés selon un ordre établi dans le plan d'aménagement original. Elle s'est aussi ingérée dans la vie politique de la ville de Riverbend de bien des façons. Tout d'abord, en contrôlant l'accès à la ville, elle pouvait ainsi déterminer le type de personne qu'elle voulait y voir demeurer.

Comme toutes les villes, Riverbend possède un conseil municipal. Les sept membres de ce conseil municipal sont tous des employés de la compagnie. Dans la loi d'incorporation de Riverbend, il est établi que seules

⁴ Estabrooks, David. Plan showing the resubdivision of Block "A" of Delisle Township (Île d'Alma), Registration division of Lake-St-John, P.Q., 25\01\1949

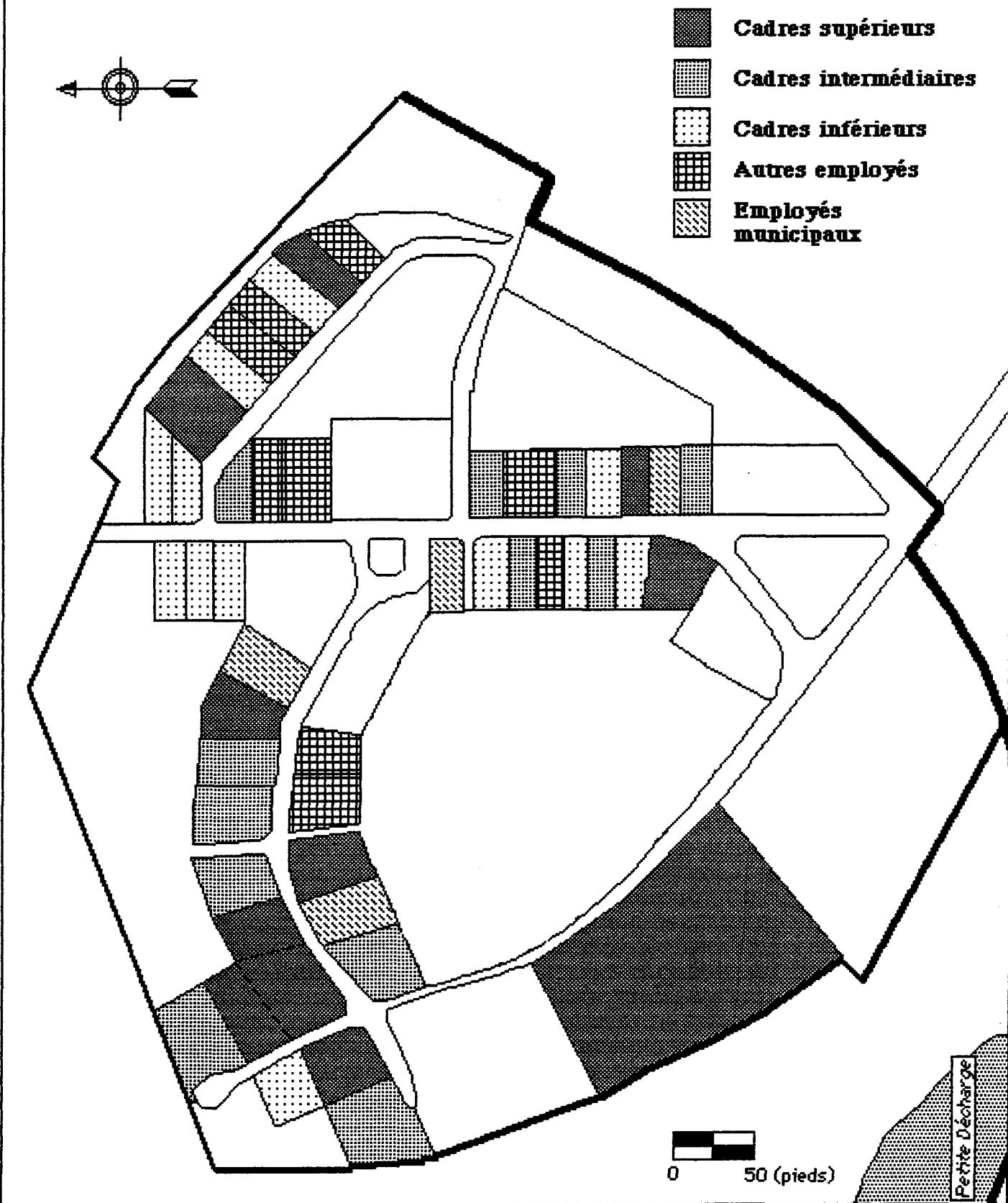
SÉGRÉGATION URBAINE À RIVERBEND EN 1941



Source: Recensements de Riverbend, 1941.

DANY CÔTÉ- 1992

SÉGRÉGATION URBAINE À RIVERBEND EN 1958



Source: Recensements de Riverbend, 1958.

DANY CÔTÉ- 1992

les personnes inscrites sur le rôle d'évaluation comme propriétaires ou occupants⁵ de biens-fonds d'une valeur de deux cents dollars ou plus ont droit de vote aux élections municipales. Il est aussi indiqué que les compagnies et les corporations peuvent être habilitées à voter, par l'entremise de leur représentant⁶. Elles peuvent voter dans tous les quartiers où elles paient des taxes, pourvu que leur représentant soit directeur ou employé de la compagnie. Les compagnies peuvent aussi voter, lorsqu'un règlement est soumis, par l'entremise de leur représentant, directeur ou employé.

Comme toutes les propriétés appartiennent à la compagnie, elle se devait de résoudre le problème du droit de vote et de l'éligibilité des membres du conseil municipal. À l'extrême ouest de la ville, dans la partie opposée à la zone habitée, Price Brothers s'est constituée une bande de douze terrains de 40 pieds par 100 pieds chacun (Carte 18)⁷. Ce sont ces terrains, évalués à 600.00\$ au rôle d'évaluation de la ville, que la compagnie vend, pour la somme de 1.00\$, à ceux qu'elle désigne pour siéger au conseil municipal⁸. En 1925, ces terrains vacants sont vendus à réméré pour neuf ans⁹, sauf un, aux employés demeurant dans la zone des cadres supérieurs

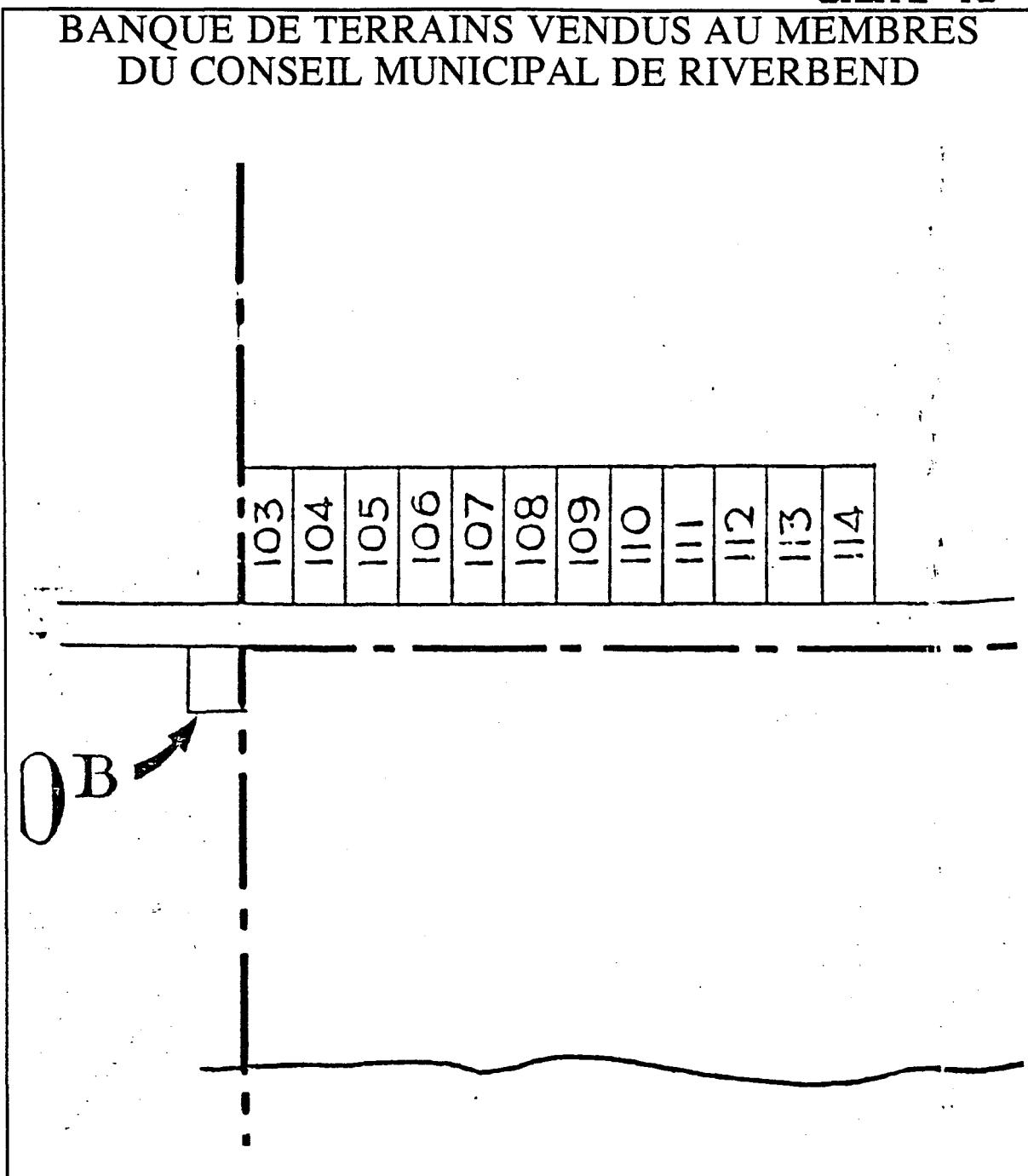
⁵ Il ne faut pas confondre le terme occupant avec locataire. L'occupant a les mêmes avantages que le propriétaire, selon la Loi des Cités et Villes.

⁶ Archives nationales du Québec à Chicoutimi, Société historique du Saguenay, Fonds Victor Tremblay, dossier Riverbend.

⁷ Pour la localisation exacte, voir carte 10 du chapitre précédent.

⁸ Dans le plan d'assurance de Riverbend, de 1934, ces 12 terrains sont d'ailleurs appelés "Property held for municipal purposes". Voir: Services des propriétés d'Abitibi-Price. Plan d'assurance de la ville de Riverbend, 1934

⁹ Le code civil donne la définition suivante de la vente à réméré "La faculté de réméré stipulée par le vendeur lui donne le droit de reprendre la chose en lui restituant le prix et en remboursant à l'acheteur les frais de la vente, ceux des réparations nécessaires, et des

CARTE 18

Source: Service des propriétés de la compagnie Abitibi-Price

Dany Côté-1993

améliorations qui ont augmenté la valeur de la chose jusqu'à concurrence de cette augmentation. Le vendeur ne peut entrer en possession de la chose qu'après avoir satisfait à toutes ces obligations." Code civil, chapitre 6, article 1546, page 337.

pour six autres années, toujours par vente à réméré¹⁰. Avec ce type de vente, il est possible en tout temps pour la compagnie de reprendre possession du terrain pour le revendre à un autre membre du conseil municipal.

En février 1938, Price Brothers doit effectuer un cadastre officiel de ses propriétés de Riverbend, en conformité avec le Code Civil¹¹. Elle effectue l'enregistrement de ses propriétés au bureau d'enregistrement d'Alma. Une référence à l'enregistrement de ces lots est faite dans l'index des immeubles¹². Cet acte reconfirme également les titres de propriété des 12 propriétaires de terrains qu'elle a désignés pour devenir propriétaires¹³. Leur droit de propriété est reconfirmé jusqu'en 1940.

Quatre mois plus tard, les mêmes propriétaires se voient accorder la propriété d'un autre lot, celui-ci situé directement dans la zone habitée. De son côté, le conseil de ville de Riverbend entreprend une démarche afin de créer un rôle d'évaluation municipal, donc officiel. Celui-ci contient le numéro du lot, le numéro du cadastre, le nom du propriétaire, la description des immeubles et leur valeur, la superficie du terrain et la valeur, la valeur totale, le nom du locataire¹⁴.

La compagnie, en procédant à la distribution des maisons à ses

¹⁰ Bureau d'enregistrement d'Alma, contrat #347-D, registre D.

¹¹ O'Gallagher, D.I. Town of Riverbend. Subdivision of Block "A" of Delisle Township (Île d'Alma), County of Lake-St-John, 1901\1938 (2 feuillets).

¹² Bureau d'enregistrement d'Alma, contrat #345-D, registre D.

¹³ En permettant à 12 employés de devenir propriétaires, même s'il n'en faut que 7, la compagnie peut ainsi parer au roulement et au départ de ceux-ci à l'extérieur de la ville.

¹⁴ Livre des délibérations de Riverbend, 25\08\1938.

employés cadres, loue les maisons les plus belles et les plus grandes à ses cadres supérieurs. Les représentants au conseil municipal sont des cadres supérieurs, comme il est démontré dans les trois cartes suivantes.

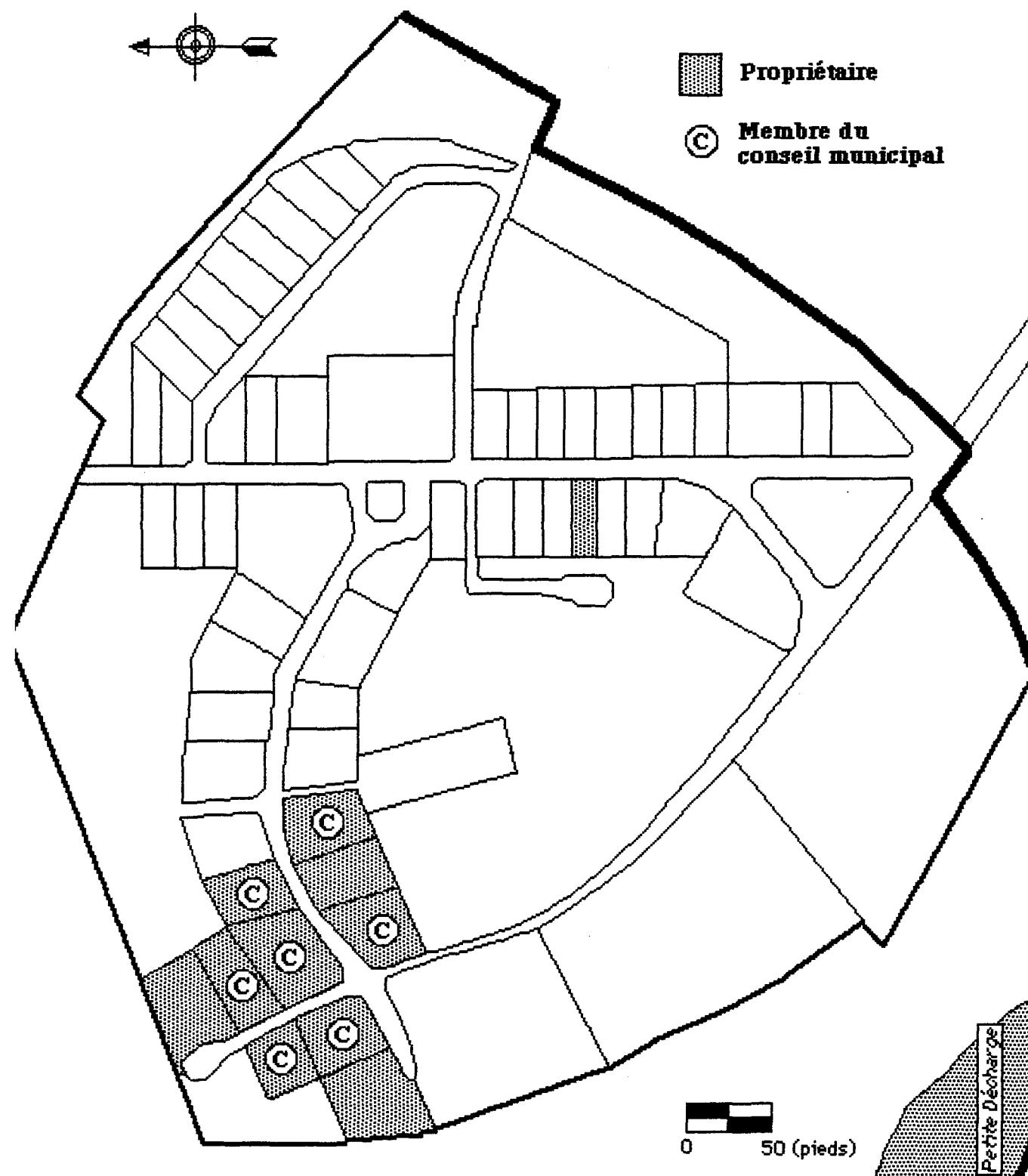
La première carte illustre une grande corrélation entre la distribution des cadres supérieurs en 1928 et la localisation des membres du conseil municipal la même année (Carte 19). Cinq des sept membres du conseil municipal sont des cadres supérieurs. Les deux autres membres sont un cadre intermédiaire et le chef comptable de l'usine, ce dernier étant le maire¹⁵. En 1948, tous les conseillers et le maire habitent la zone réservée aux hauts gradés de la compagnie, sauf un (carte 20). Enfin, en 1958, trois membres sont des cadres supérieurs, il y a un cadre intermédiaire et un cadre inférieur, deux sont ingénieurs. La distribution de ces membres dans la ville est plus diversifiée. Trois membres seulement se retrouvent dans la zone habituelle, deux se retrouvent sur la rue McNaughton et deux sur la rue Maloney (carte 21).

5.1.3. La gestion des bâtiments

À la naissance de la ville, c'est la compagnie Price Brothers qui fait la gestion des maisons, qu'elle loue à ses employés, et des autres bâtiments de la ville. Chaque bâtiment porte un numéro, au lieu d'une adresse.

¹⁵ Société d'histoire du Lac-Saint-Jean, fonds Riverbend, recensement 1928.

**LOCALISATION DES PROPRIÉTAIRES ET
DES MEMBRE DU CONSEIL MUNICIPAL
À RIVERBEND EN 1928**

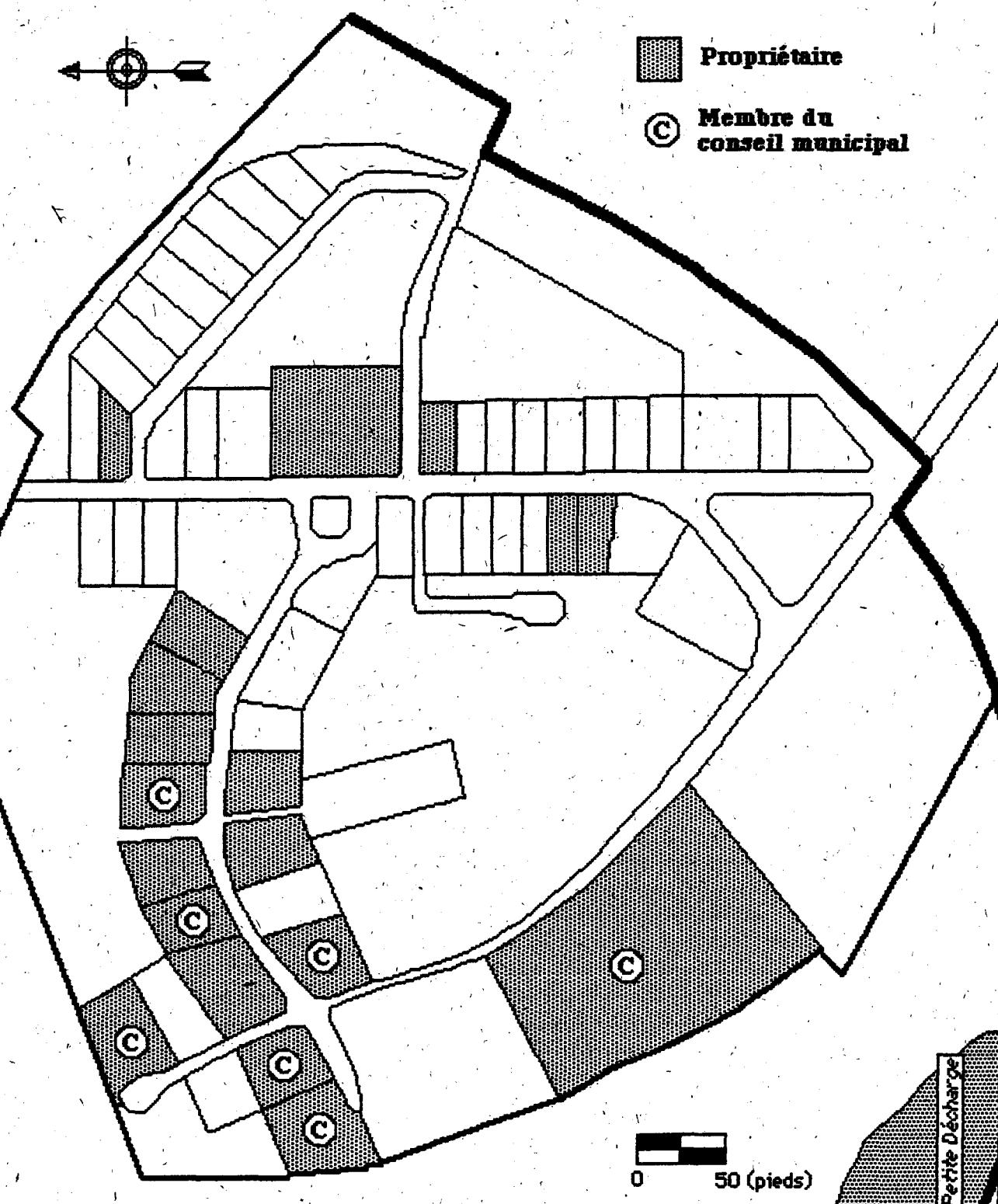


Source: Recensements et Rôle d'évaluation de Riverbend, 1928. DANY CÔTÉ- 1992

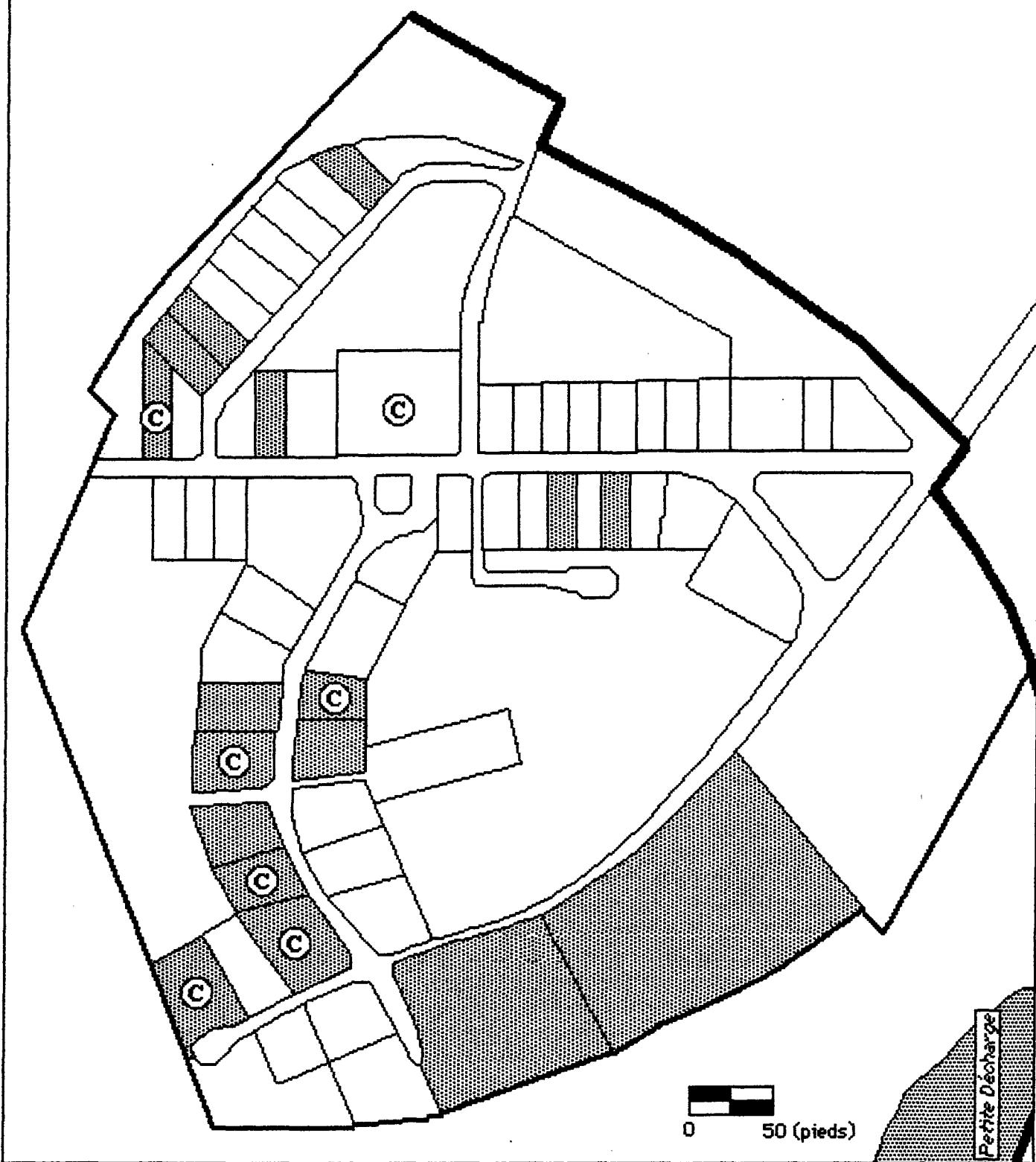
**LOCALISATION DES PROPRIÉTAIRES ET
DES MEMBRE DU CONSEIL MUNICIPAL
A RIVERBEND EN 1948**



Propriétaire

Membre du
conseil municipal

**LOCALISATION DES PROPRIÉTAIRES ET
DES MEMBRE DU CONSEIL MUNICIPAL
À RIVERBEND EN 1958**



Source: Recensements et Rôle d'évaluation de Riverbend, 1958.

DANY CÔTÉ- 1992

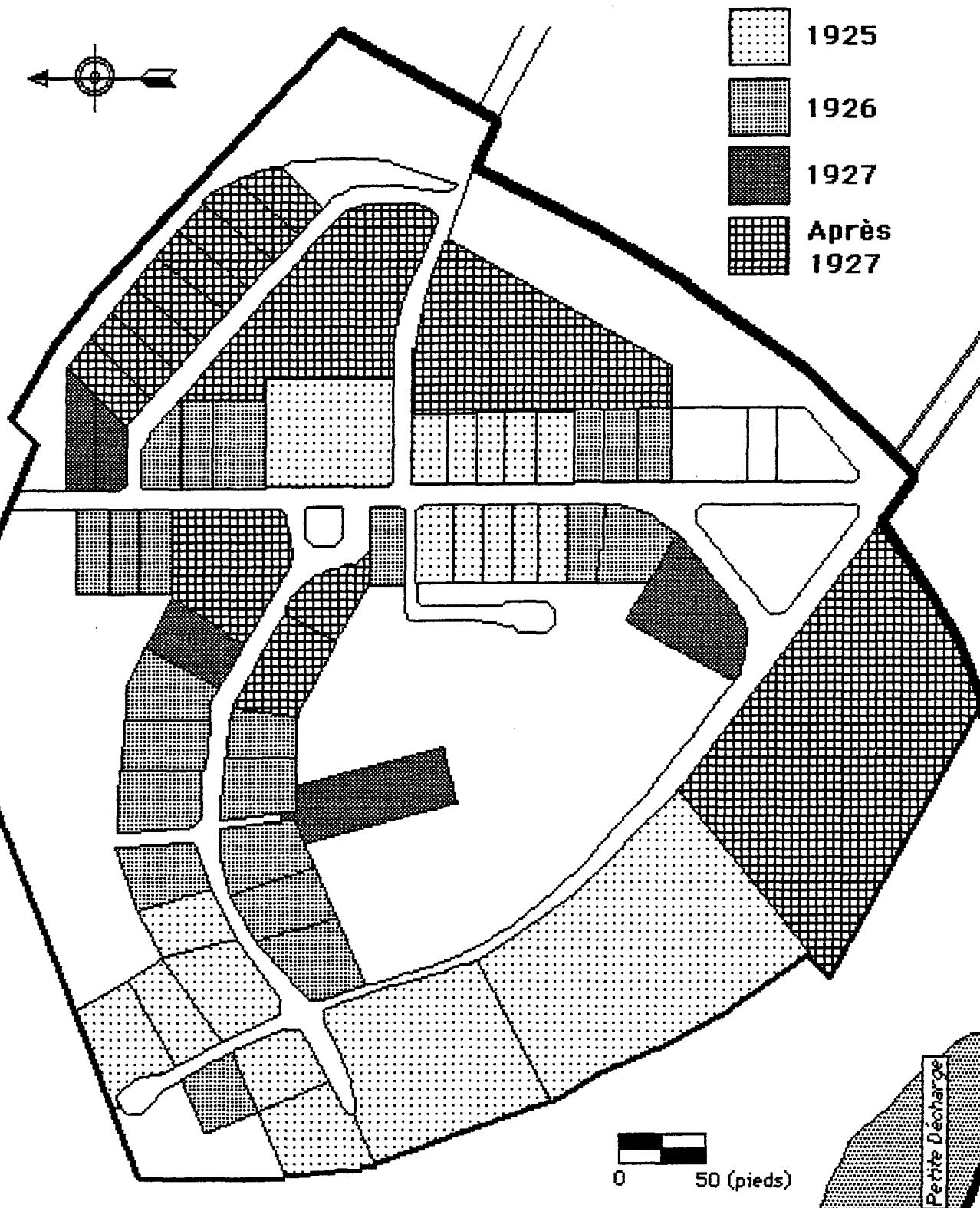
La plupart des bâtiments sont construits entre 1924 et 1926, outre le développement de la rue Ricken, qui sera effectué en 1946 (carte 22). Huit maisons de la rue McNaughton sont vendues entre 1930 et 1940. Dans la décennie suivante, la compagnie vend, aux commissions scolaires nouvellement fondées, les deux terrains où sont construites les écoles (carte 23). La plupart des maisons sont vendues entre 1960 et 1970, surtout en 1963. Cette année suit la fusion des quatre municipalités de Riverbend, Isle-Maligne, Saint-Joseph d'Alma et Naudville. Les deux dernières maisons sont vendues à des particuliers dans la décennie 1980.

En juillet 1946, Price Brothers vend, devant notaire, la plupart de ses propriétés à la Riverbend Company (carte 24)¹⁶. Cette filiale est créée en 1937, avec un capital-actions de 149 000, \$.¹⁷ Price Brothers en est l'actionnaire unique. La transaction, au montant de 495 000 \$ permet à cette nouvelle compagnie de prélever les montants des locations des maisons. La compagnie Price Brothers se garde cependant le droit d'opérer et d'entretenir le réseau électrique et le réseau téléphonique utilisé dans la ville. C'est la Riverbend Company qui fera la gestion des propriétés de la partie habitée de la ville, à partir de ce moment. Les terrains des deux écoles, le parc central, le centre communautaire et le Staff House ne seront pas cependant sous son contrôle.

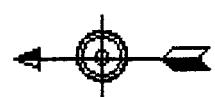
¹⁶ Bureau d'enregistrement d'Alma, contrat # 43 345, 18\07\1946.

¹⁷ Service des propriétés de la compagnie Abitibi-Price, Lettre patentes de la Riverbend Company, 06\08\1937.

DATE DE CONSTRUCTION DES BÂTIMENTS DE RIVERBEND



ÉVOLUTION DE LA VENTE DES MAISONS DE RIVERBEND ENTRE 1930 ET 1990



Legend showing five time periods:

- 1930-1939 (light stippled)
- 1940-1949 (medium stippled)
- 1960-1969 (darker stippled)
- 1970-1979 (darkest stippled)
- 1980-1990 (solid black)

Scale bar: 0 50 (pieds)

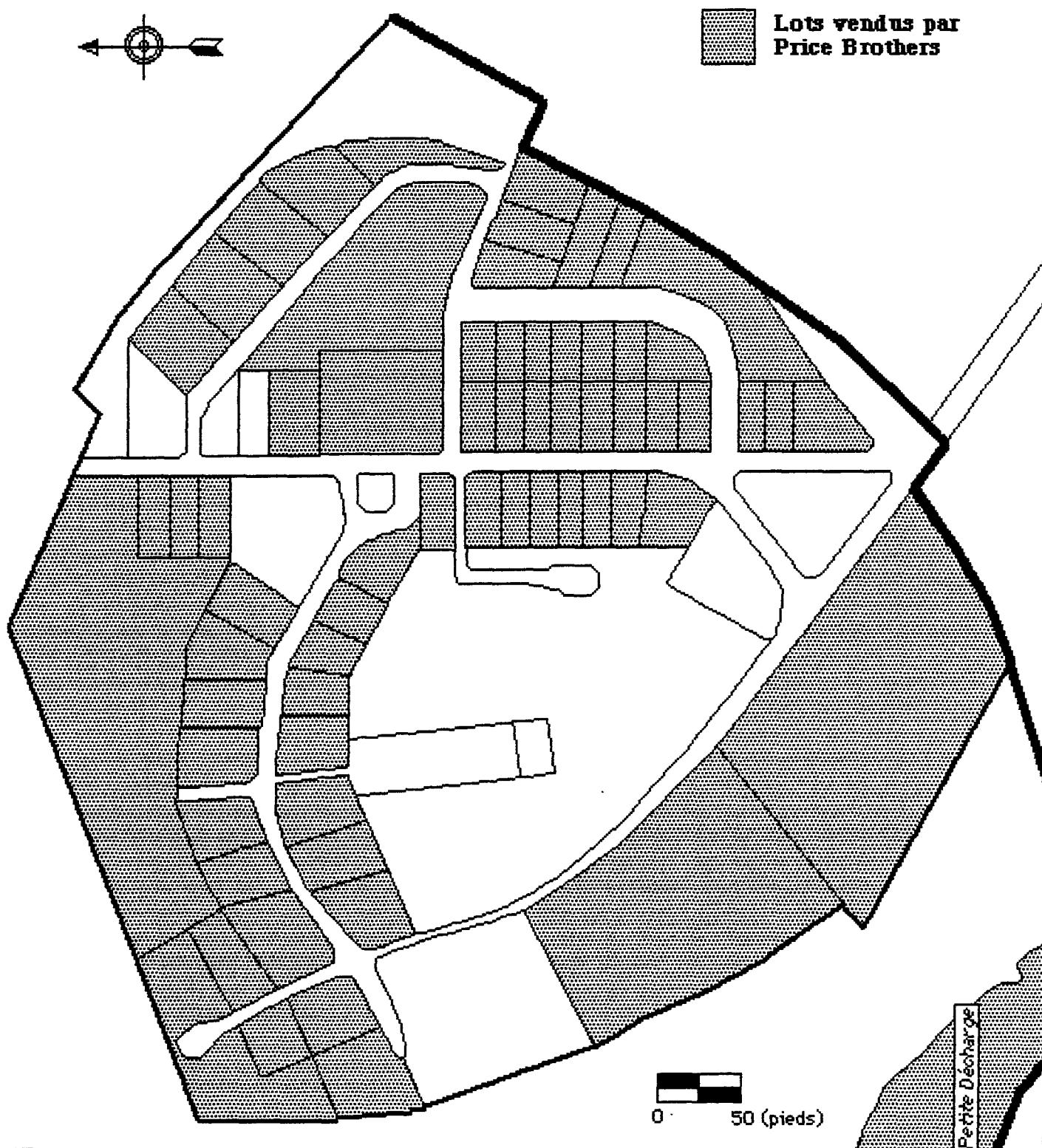
DANY CÔTÉ - 1992

Petite Décharge

LOTS VENDUS PAR PRICE BROTHERS
A THE RIVERBEND COMPANY
EN 1946



Lots vendus par
Price Brothers



En septembre 1946, Riverbend négocie, avec un entrepreneur privé, un contrat de près de 10 000 \$ pour la construction d'une nouvelle rue, avec les systèmes d'aqueduc, les égouts, le pavage et les trottoirs: la North Road¹⁸. La Riverbend Company y construit quatre duplex qu'elle loue aux employés de la Price Brothers. Au mois de novembre de la même année, elle fait le cadastrage du lot 97¹⁹ situé au nord du quartier habité. Ce lot est divisé en une soixantaine de terrains destinés à être vendus (carte 25)²⁰. Le plan prévoit, entre autres la location d'une école, d'une église et d'un terrain de baseball. La vente de ces terrains enclenche une forte spéculation de la part des acheteurs, la plupart des employés cadres de la compagnie. Enfin, en 1954, la compagnie Price Brothers se débarrassera de son réseau électrique, au profit de la Riverbend Company pour un montant de 2 990 \$²¹.

5.2. Les revenus et les dépenses.

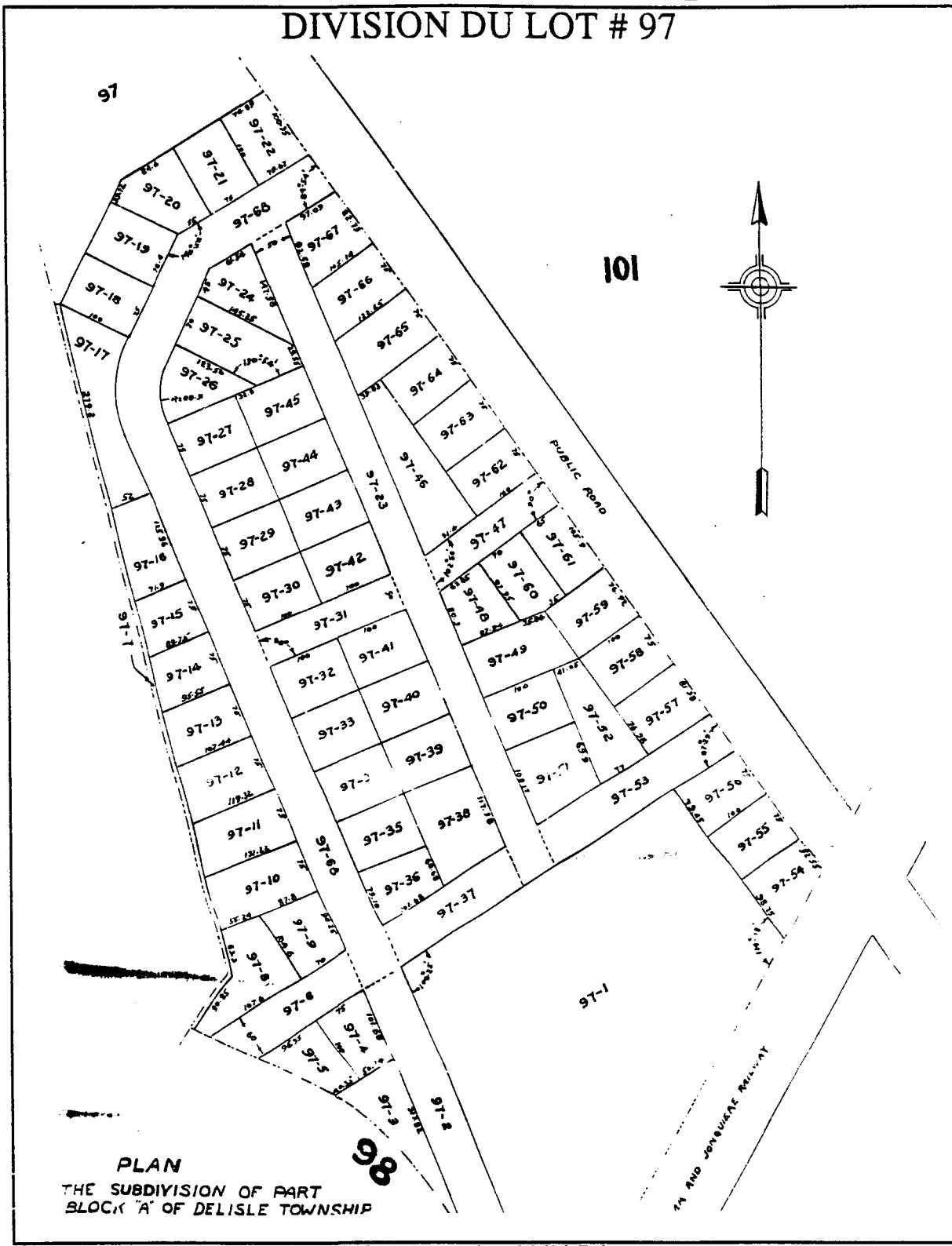
La gestion d'une ville de compagnie est relativement semblable à celle d'une ville "normale". Elle est constituée de revenus et de dépenses. Une ville doit fournir une série de services aux habitants, tels la protection policière, l'éclairage des rues, le déblaiement de la neige, etc... Riverbend ne fait pas exception à la règle, malgré son caractère particulier. Nous présenterons d'abord les diverses sources de revenus dont dispose Riverbend.

¹⁸ Livre des délibérations de Riverbend, 17\09\1946.

¹⁹ Pour la localisation , voir carte 10 du chapitre précédent.

²⁰ Estabrooks, David. Plan showing the subdivision of part of lot # 97 Block "A" of Delisle Township (Ile d'Alma), Registration division of Lake-St-John, P.Q, 1946.

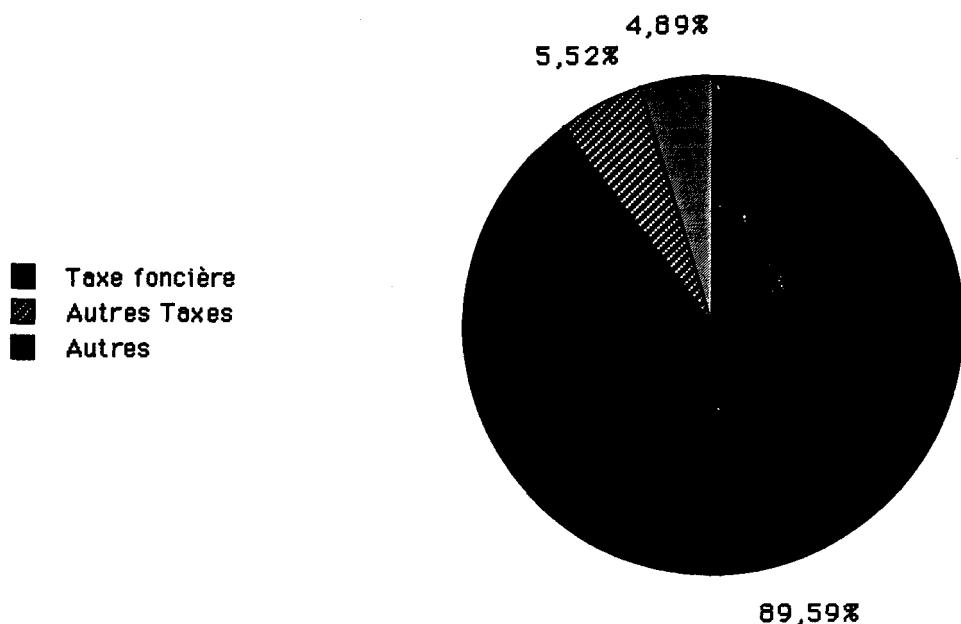
²¹ Service des propriétés de la compagnie Abitibi-Price, contrat # 2894, 14\06\1954.

CARTE 25**DIVISION DU LOT # 97**

Source: Service des propriétés de la compagnie Abitibi-Price

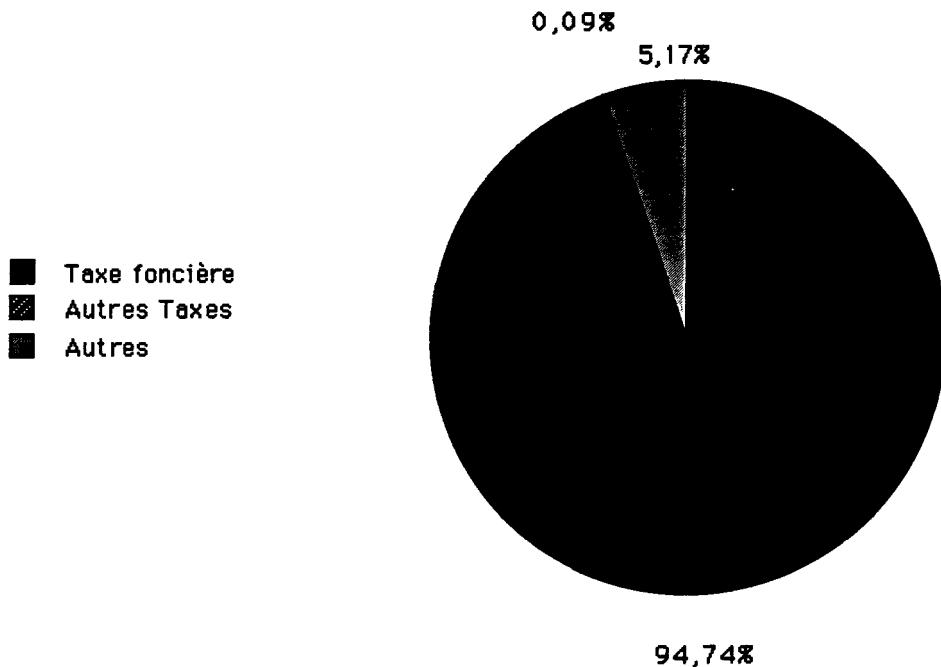
Dany Côté-1993

Figure 2
Distribution des revenus municipaux
à Riverbend en 1938



Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des délibérations de Riverbend.

Figure 3
Distribution des revenus municipaux
à Riverbend en 1949



Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des délibérations de Riverbend.

5.2.1. Les revenus

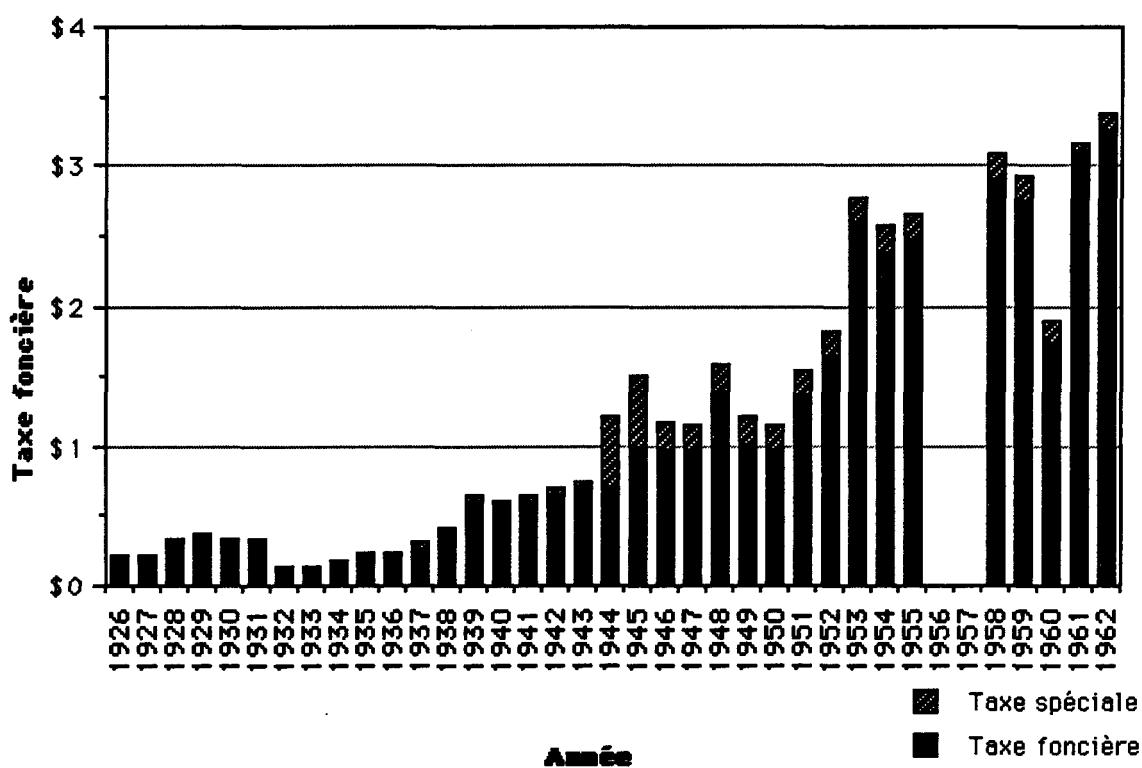
a) Taxe foncière

La taxe foncière assure les plus gros revenus à la ville, soit plus de 90% de tous les revenus. Votée à chaque année par le conseil de ville, elle permet à la ville d'assumer la majorité des dépenses de la ville. Riverbend

possède le deuxième taux de taxation le plus bas au Québec. Seule Isle-Maligne, la ville de compagnie voisine, a un taux de taxation plus faible.

Figure 4

ÉVOLUTION DE LA TAXE FONCIÈRE À RIVERBEND ENTRE 1926 ET 1962²²



Source: Statistiques provinciales (1926-1937)
Livre des délibérations de Riverbend (1938-62)

²² Les procès-verbaux de Riverbend en 1956 et 1957 sont disparus. Il a été impossible de trouver ces données ailleurs.

La compagnie Price Brothers est le plus gros, pour ne pas dire le seul, propriétaire foncier dans la période comprise entre 1925 et 1946. Elle est la seule à contribuer aux revenus fonciers de la ville, ses installations industrielles représentant presque tout le champ de taxation imposable. Ainsi, en 1930, sur une évaluation totale de 5 692 277\$, l'usine seule et ses dépendances sont évaluées à 5 256 977\$, soit 92,35% du patrimoine foncier municipal²³. Le reste de l'évaluation correspond aux bâtiments, surtout des demeures, appartenant à la compagnie, et les 12 terrains que la compagnie cède à certains de ses employés, afin qu'ils deviennent éligibles au poste de conseillers municipaux. En 1947, l'année suivant la vente de la plupart de ses propriétés à la Riverbend Company²⁴, le champs de taxation se répartit de la façon suivante.

Tableau 15

Évaluation foncière à Riverbend en 1947

<u>Propriétaire</u>	<u>Immeuble</u>	<u>Terrain</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
Riverbend Company	347 300	237 861	585 161	13,7
Price Brothers	3 557 807	66 858	3 624 666	84,8
<u>Autres propriétaires</u>	<u>47 700</u>	<u>15 432</u>	<u>63 132</u>	<u>1,5</u>
Total	3 952 807	320 151	4 272 949	100,0

Source: Archives de Ville d'Alma, rôle d'évaluation de Riverbend, 1947.

²³ S.H.L., fonds Riverbend, Rôle d'évaluation de Riverbend, 1930.

²⁴ La Riverbend Company abandonne sa charte en 1981. Elle cède par contrat, à la compagnie Price Brothers, ses droits, intérêts et hypothèques sur certaines ventes faites à des particuliers. S'ajoute également la vente d'une quarantaine de terrains, éparpillés un peu partout à Riverbend. En revanche, Price Brothers, en plus de débourser la somme de \$339 630, doit payer les taxes scolaires, municipales, générales et spéciales dues par la Riverbend Company, en plus d'assurer toutes ses dettes ou autres obligations (Voir Bureau d'enregistrement d'Alma, contrat # 147 896).

À partir de 1947, deux taxes spéciales s'ajoutent à la taxe foncière. Elles sont le résultat des règlements # 27 et # 57. La deuxième taxe concerne un emprunt que Riverbend contracte en décembre 1946. Elle acquiert alors de la compagnie Price Brothers les rues, parcs, le Community Hall, l'aqueduc, les égouts pour une somme de 130 000\$. Un emprunt est contracté sur 30 ans, à 2 1/2% d'intérêt, ce qui donne lieu à une taxe spéciale²⁵. Le règlement est approuvé par un vote unanime des 18 propriétaires, les 8 et 9 janvier 1947.

b) La **Health units tax** est de 2 1/2 ¢ par 100.00\$ d'évaluation, sur toutes les propriétés. Elle est payable le 1er juillet de chaque année et sert à financer l'engagement du médecin résident²⁶.

c) La **Working Tax** est appliquée à tous les résidants, selon leur salaire, et est payable le 1er mai de chaque année. Cette taxe est annulée en janvier 1939.

²⁵ Livre des délibérations de Riverbend, 17/12/1946 et Livre des règlements, Règlement #57, Ville de Riverbend..

²⁶ Livre de règlement de Riverbend, règlement #22.

Tableau 16

Working tax

<u>Salaire</u>	<u>coût</u>
- \$ 1000\$	2,00\$
1000\$ - \$ 2000\$	3,00\$
2000\$ - \$ 3000\$	4,00\$
3000\$ +	5,00\$

Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des règlements de Riverbend, règlement # 15.

d) La Tenant Tax s'applique à tous les résidants demeurant dans des maisons louées par la compagnie. Elle est payable à tous les trimestres de chaque année.

Tableau 17

Tenant tax

<u>Type d'habitation</u>	<u>Coût</u>
maisons permanentes	16% de la location\ année
maisons temporaires	\$ 3,00* mois
appartements	\$ 1,50*mois

Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des règlements de Riverbend, règlement # 6.

Le règlement # 21 amendera la Tenant Tax en avril 1932. Elle sera

uniformisée à 8% de la valeur de la location du loyer par année.

e) La "Business and licences Tax"

Cette taxe, payable le 1er janvier de chaque année, est instaurée en vertu du règlement # 7.

Tableau 18

"Business and licence tax"

<u>Type d'entreprise</u>	<u>Coût</u>
Staff House	50,00\$
King Edward	25,00\$
Taxis	1,00\$
Camion de livraison	1,00\$
Chiens	1,00\$
Cinéma	25,00\$
Usines	10 000,00\$

Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des règlements de Riverbend, règlement # 6.

La taxe sur les chiens sera amendée plusieurs fois, par règlement, et passera en 1939 à 2,00 \$ pour les mâles et 20,00 \$ pour les femelles²⁷. On veut ainsi établir un certain contrôle sur les naissances de chiens dans la ville.

²⁷ Livre de règlement de Riverbend, règlement #41.

Tableau 20

Water tax amendée (1948)

<u>Type d'immeuble</u>	<u>Coût</u>
------------------------	-------------

Maisons rue "Avenue", "North" et "West"	1,75\$ * mois
Maisons rue "Mill Road"	1,25\$ * mois
King Edward	1,25\$ * mois
Usine	250,00\$ * mois

Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des règlements de Riverbend, règlement # 61

La ville de Riverbend fournit en eau potable la ville voisine de Naudville, à partir de 1948. Ce service est interrompu en 1953, à cause du mauvais état du réseau d'aqueduc de Riverbend²⁹. Le conseil municipal de cette ville fait alors une demande à Alma, afin que celle-ci fournisse de l'eau potable à ses habitants. Les représentants des deux municipalité signent alors un contrat d'une durée de vingt ans, au coût de 3 1/2 cent pour mille gallons d'eau³⁰.

²⁹ S.H.L. Découpage de journaux, 18 décembre 1953.

³⁰ S.H.L., découpage de journaux, novembre 1954.

Tableau 21

Water tax (Naudville)

10 ¢	1 000 à 50 000 gallons
6 ¢	prochains 100 000 gallons
4 ¢	prochains 200 000 gallons
3 ¢	+ 350 000 gallons

Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des règlements de Riverbend, règlement # 4

g) À partir de 1948, la **taxe scolaire** s'ajoute aux autres taxes. Elle est imposée afin d'administrer les deux nouvelles commissions scolaires catholique et protestante, de la ville, créées l'année précédente. À partir de 1951, cette taxe est modifiée. La taxe scolaire payable par les résidants reste la même tandis qu'une taxe scolaire industrielle, plus élevée, est instaurée.

Tableau 22

**Taxe scolaire à Riverbend
entre 1948 et 1961
(résidentielle et industrielle)**

	taxe rés.	taxe ind.		taxe rés.	taxe ind.
	\$	\$		\$	\$
1948	,85		1955	-	
1949	,85		1956	-	
1950	,68		1957	-	
1951	1,43	1,93	1958	1,02	2,36
1952	,94	1,44	1959	1,03	2,37
1953	,90	1,40	1960	1,40	2,74
1954	,89	1,64	1961	1,21	2,38

Source: Archives de Ville d'Alma, livre des délibérations de Riverbend.

5.2.2. Les dépenses

Les dépenses de la ville de Riverbend sont relativement similaires à celles d'une ville ordinaire. Cependant, la valeur de plusieurs catégories de dépense varie de beaucoup, en comparaison avec la moyenne québécoise. Ainsi, le service de la dette, à Riverbend, représente respectivement 15,2% en 1949 et 6,6% en 1956, alors que la moyenne québécoise se situait, dans les

mêmes années, à 26,0% et 22% (Meynaud et Léveillé:1973, p.31). Nous pouvons expliquer ces écarts par le fait que la ville de Riverbend peut compter sur un revenu de taxe foncière très stable et sûr, alors que la plupart des municipalités québécoises sont de plus en plus affectées par des problèmes financiers à cause de l'écart de plus en plus élevé entre les dépenses et les revenus tirés de la taxe foncière.

L'écart entre les dépenses reliées aux services récréatifs et communautaires, ainsi qu'à la protection publique est encore plus grand. La ville de Riverbend dépense presque quatre fois plus pour les deux premiers secteurs que la moyenne québécoise. Pour l'autre, la compagnie n'a engagé qu'un seul policier, qui sera à son poste d'ailleurs de 1925 à 1962.

Au contraire, les dépenses consacrées à l'administration de la ville de Riverbend représentent en moyenne 5% du budget de la ville par année, alors que la moyenne québécoise se situe autour de 14%.

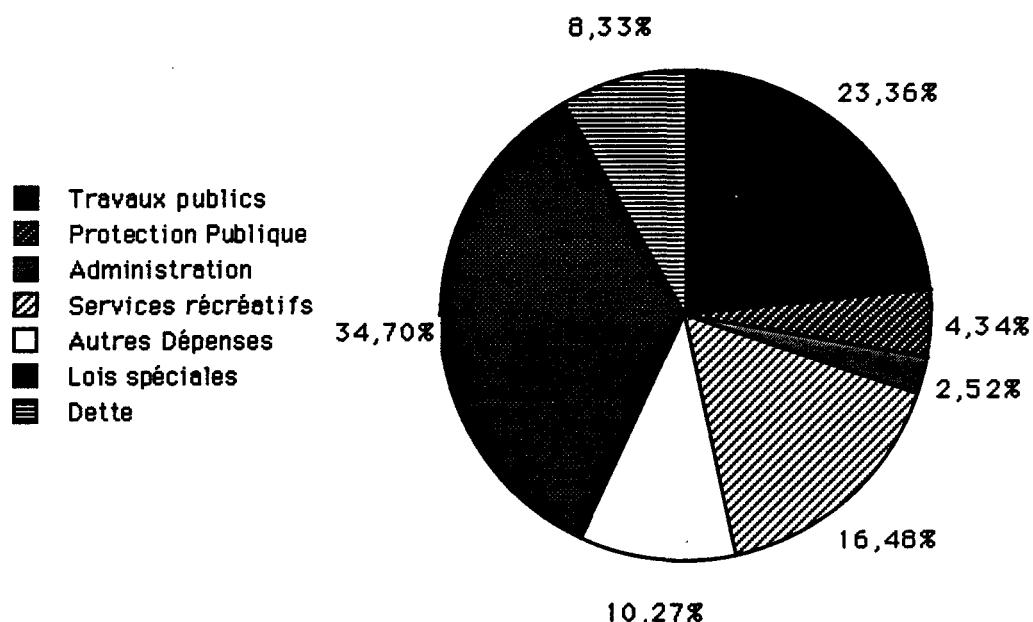
Le seul des secteurs qui connaît une évolution constante à travers les années est celui des "lois spéciales". Ce sont des lois provinciales qui obligent Riverbend à payer des sommes de plus en plus élevées aux deux municipalités voisines, Alma et Naudville, pour contribuer à assumer les dépenses reliées à la construction et à l'entretien d'infrastructures desservant les ouvriers travaillant à l'usine de la compagnie Price Brothers³¹. Ce type de dépense, à partir de 1935, augmentera jusqu'à représenter près de 43%

³¹ Ces faits seront présentés plus en détail dans le chapitre suivant

des dépenses totales.

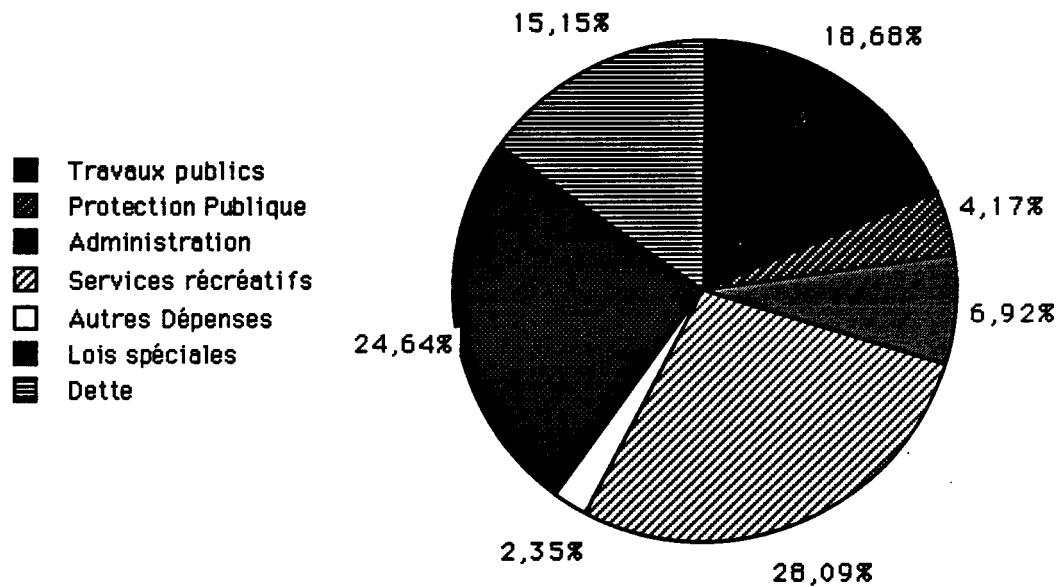
Si la gestion de Riverbend est relativement facile pour Price Brothers, il n'en est pas de même pour les municipalités voisines. Le gouvernement québécois a permis l'érection de Riverbend, devant les promesses d'amélioration au niveau économique du secteur. Cependant, avec la venue de l'usine à papier, et l'engagement de centaines d'ouvriers demeurant à Saint-Joseph d'Alma et Naudville, ces dernières doivent assumer les frais de l'expansion résidentielle et doivent supporter la construction d'infrastructures, de rues, d'égoûts, d'éclairage et d'aqueduc, mais en ne bénéficiant pas de revenus fonciers suffisants, car Price Brothers possède "sa" propre ville. Les problèmes financiers des municipalités voisines, et les solutions proposées et adoptées seront présentés lors du prochain et dernier chapitre.

Figure 5
Distribution des dépenses municipales
à Riverbend en 1938



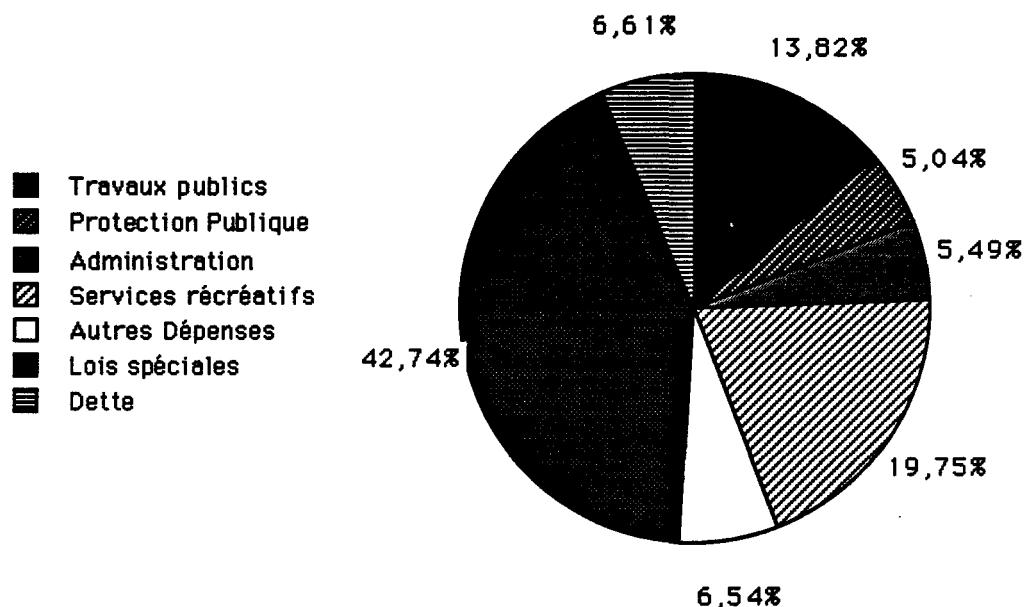
Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des délibération de Riverbend.

Figure 6
Distribution des dépenses municipales
à Riverbend en 1949



Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des délibération de Riverbend.

Figure 7
Distribution des dépenses municipales
à Riverbend en 1955



Source: Archives de Ville d'Alma, Livre des délibération de Riverbend.

CHAPITRE VI

LA FUSION DE 1962 ET LA FIN DE RIVERBEND

Dans ce dernier chapitre nous présenterons les principales étapes parcourues par le processus qui mène à la fin de Riverbend en tant qu'entité juridique, en 1962. À partir de ce moment, l'identité de cette ville sera peu à peu noyée au profit de ses voisines avec lesquelles elle constitue dès lors une seule municipalité, la Cité d'Alma.

Le processus de fusion municipale s'amorce au début des années 1950. Dès 1953, dans le rapport remis à la Commission royale d'enquête sur les problèmes constitutionnels, on sent le malaise des villes de Naudville¹ et de Saint-Joseph d'Alma², face aux villes de Riverbend et d'Isle-Maligne³, villes

¹ En 1943, un groupe de propriétaires de la Paroisse de Saint-Joseph d'Alma, construits en bordure nord de la rue Price, aux limites de la ville d'Alma, obtient l'incorporation du village de Naudville, après que la Paroisse de Saint-Joseph d'Alma eut refusé de leur fournir les services d'aqueduc et d'égouts, prétextant sa situation financière difficile. Le village de Naudville est incorporé le 19 février 1944 et est carrément une ville dortoir, qui abrite une bonne partie des employés des compagnies Price Brothers et Alcan. Elle verra sa population augmenter rapidement, qui lui permettra de devenir une ville en 1954. Naudville, en 1961, connaît une expansion résidentielle qui progressait à une allure effarante, gardant ainsi un caractère résidentiel, sans commerces, ni industries, ce qui crée des problèmes financiers. Sa dette dépasse plus d'un million de dollars en 1960.

² Alma existe depuis 1862. En 1917, la Municipalité du Village de Saint-Joseph d'Alma se détache de la municipalité de la Paroisse de Saint-Joseph d'Alma, pour former une nouvelle municipalité. Lors de la construction du barrage et de la centrale d'Isle-Maligne, celle-ci ne compte que 900 habitants. Cependant, sept ans plus tard, grâce à ce boum industriel, Saint-Joseph d'Alma compte 4 000 habitants. Cet accroissement de sa population est dû à l'aménagement de la centrale et de la construction du moulin à papier de Riverbend, de la compagnie Price Brothers. Ce surplus de population causera, à partir de 1926, déficit sur déficit au Village. En 1932, Saint-Joseph d'Alma a une dette de 564 400 \$, ce qui force la

de compagnie. Ces deux villes abritent un minorité privilégiée. Isle-Maligne ne loge que 25% des travailleurs de l'Alcan, surtout les cadres (Frache:1965, p. 7). Riverbend, pour sa part, abrite les cadres importants de l'usine de la compagnie Price Brothers (Carte 26).

Les services offerts dans ces villes diffèrent énormément. Le pavage des rues est chose presque inconnue à Naudville, tandis qu'à Riverbend, les rues sont toutes pavées, sans compter les superbes trottoirs roses qui longent les rues. Les fleurs abondent et les gros arbres forment un paysage qu'on ne retrouve pas dans les environs.

6.1. Riverbend et ses voisines

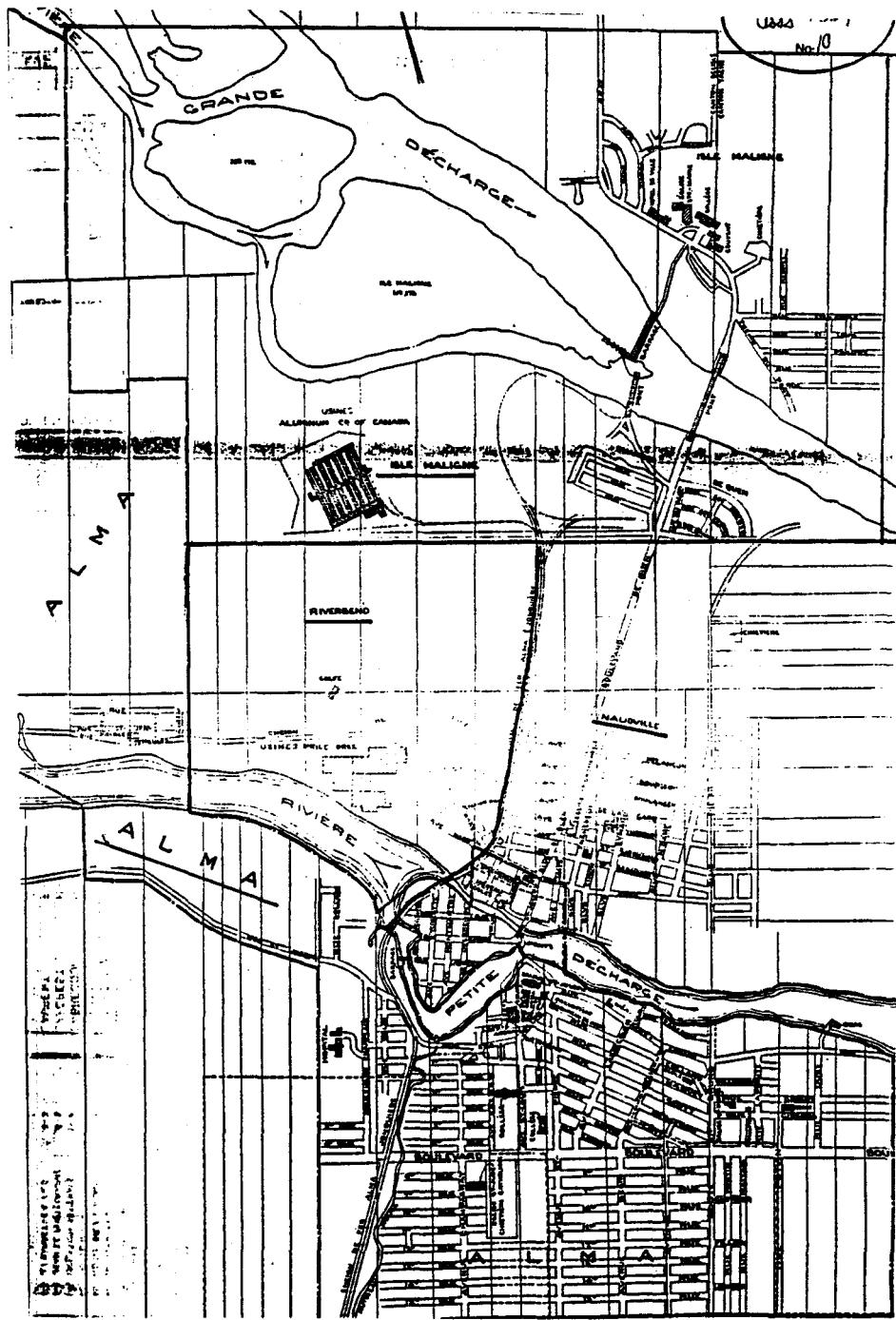
La création de ces deux villes de compagnie, surtout Isle-Maligne et son barrage hydroélectrique, promettait d'apporter aux municipalités voisines prospérité et aisance financière, grâce à la venue de multiples

Commission municipale à placer la ville en tutelle, de 1932 à 1938. Même après cette date, l'administration de la ville est un cauchemar, et diverses solutions seront envisagées afin de remédier à ce problème.

³ Isle-Maligne est une résultante, au niveau urbain, de la construction de la centrale hydroélectrique de l'Isle-Maligne, entre 1923 et 1926. Elle abritera d'abord, dans des maisons spécialement construites pour eux, les cinq familles des cadres supérieurs de la compagnie Saguenay Power, propriétaire de la centrale. Ils sont localisés dans ce qu'on appelle encore aujourd'hui, le quartier des "Boss", situé tout près de la centrale. Le reste de la population vit dans des camps, construits depuis les travaux de construction de la centrale. Menacée, par le gouvernement provincial de perdre sa charte en 1937, à cause des promesses non tenues de la part de l'Alcan et de la ville, pour ce qui a trait à l'implantation d'industries près de la centrale, la ville, par l'entremise de son conseil municipal, décide de construire un quartier, où demeureront les cadres inférieurs et certains employés de la centrale. L'Alcan construit, en 1943, une usine de production d'aluminium. Cette usine devait être démontée après la guerre, mais le marché de l'aluminium connaît, avec l'après-guerre, une hausse vertigineuse et l'usine reste ouverte. Avec les années 1950, deux autres quartiers sont construits, abritant certains employés de l'Alcan.

CARTE 26

**LOCALISATION DES QUATRE MUNICIPALITÉS
IMPLIQUÉES DANS LE PROCESSUS DE FUSION
MUNICIPALE DE 1962**



Source: S.H.L., Collection générale, carte # 44.

entreprises. Cependant, le résultat a été pauvre. Aucune entreprise importante ne s'est greffée à la centrale hydroélectrique d'Isle-Maligne, à part celle de la compagnie Price Brothers. C'est pourquoi le gouvernement provincial oblige Riverbend et Isle-Maligne à pourvoir aux besoins financiers croissants de Saint-Joseph d'Alma, qu'elles contribuaient d'ailleurs à provoquer⁴. Dès 1935, il adopte une loi spéciale par laquelle il oblige les villes de Riverbend et d'Isle-Maligne à lui verser, à part égale, une somme de 60 000\$ chacune⁵.

Trois ans plus tard, le Gouvernement revient à la charge, car la situation économique de cette municipalité ne s'est pas améliorée, ayant toujours à affronter de nouveaux besoins de plus en plus considérables. Il oblige les villes de Riverbend et Isle-Maligne à payer une somme de 13 000 \$ par année pendant 27 ans.

En 1943, à la suite de la construction de l'usine de l'Alcan, la population de Saint-Joseph d'Alma progresse de façon rapide. Dix ans plus tard, suite aux travaux de construction des centrales hydroélectriques de Chûte-à-la-Savane et de Chûte-du-Diable, Saint-Joseph d'Alma voit arriver bon nombre de nouveaux habitants, ce qui entraîne des dépenses énormes pour financer ses infrastructures de base. Entre 1953 et 1958, il se construit au-delà de quatre cent nouvelles maisons dans cette municipalité⁶. On estime ses besoins à plus de \$ 660 000 pour différents travaux urgents, notamment

⁴ Rappelons que la municipalité de Naudville n'est pas encore fondée à cette époque.

⁵ Ce montant est versé en trois ans. Statuts du Québec, 25-26, George V, 1935, chapitre 134.

⁶ Gravel, Jean et Martel, Gaston, page 7.

la construction du réseau d'égouts et d'aqueduc et la réfection du système électrique⁷. Elle manque cependant d'argent et le pouvoir d'emprunt de la municipalité demeure limité. La municipalité accumule déficit sur déficit. Elle finit par tomber sous la tutelle de la Commission municipale, sans toutefois réussir à régler d'une façon définitive son problème financier (Ville d'Alma et de Naudville:1962, page 18). Cela ne va guère mieux du côté de Naudville, qui manque aussi de fonds.

Pour remédier à son problème de revenus fonciers, Saint-Joseph d'Alma songe à annexer Riverbend, dans le but de trouver un nouveau champ de taxation et de régler, une fois pour toutes, sa situation financière précaire. Après avoir étudié les besoins urgents de cette ville, le gouvernement provincial, par l'entremise du "Comité des bills publics", refuse la fusion, mais oblige Price Brothers à payer à Saint-Joseph d'Alma une somme de 37 000 \$ par année, sur une période de vingt ans⁸. En 1955, pour les mêmes motifs que ceux d'Alma, les conseillers de Naudville rencontrent les dirigeants de la compagnie Price et obtiennent une compensation de 60 000 \$. Ce montant est payable par versements annuels de 10 000\$, jusqu'en 1960 et doit servir principalement au pavage des artères attenantes à la ville de Riverbend et à l'embellissement des terrains⁹. La compagnie fera parvenir à Naudville un dernier chèque de 5 000\$, en 1961, en l'avisant que c'était le dernier paiement (Frache:1965, page 6).

⁷ S.H.L., Découpage de journaux, 11 février 1953.

⁸ Statuts du Québec, 1-2 Elizabeth II, 1952-53, Chapitre 87)

⁹ S.H.L. Découpage de journaux, juillet 1955.

6.2. Un avant-goût, la fusion scolaire de 1961

C'est le maire d'Alma, en juin 1960, qui donnera le ton au débat en démissionnant de son poste¹⁰. Il prétend alors que la situation financière d'Alma persistera " tant que les grosses compagnies qui vivent près de nous et qui exploitent nos ressources naturelles ne paieront pas les taxes qu'elles devraient payer pour les ouvriers qui vivent dans nos limites mais qui travaillent dans les usines de ces compagnies."

Avec la venue au pouvoir d'un nouveau gouvernement à Québec, en juin 1960, et l'élection d'un nouveau maire à Alma, l'idée de fusion municipale refait surface. Les disparités entre les deux villes riches et les deux villes pauvres sont évidentes, même au niveau scolaire. À Riverbend et Isle-Maligne les professeurs sont mieux payés, mieux équipés au niveau pédagogique, etc... Afin de répartir équitablement le fardeau fiscal, on pense alors à fusionner les commissions scolaires, ce qui permettra à la nouvelle commission scolaire de bénéficier des taxes payées par les installations de Price Brothers, d'Alcan et de ses filiales.

Une réunion des commissaires d'Alma et d'Isle-Maligne se tient à la fin de mars 1961. Trois des quatre municipalités se prononcent contre le projet de fusion scolaire. La seule à appuyer le projet est Saint-Joseph d'Alma¹¹. Trois mois plus tard, le projet de fusion scolaire, est discuté au Comité des bills privés à Québec, avant d'être présenté en deuxième lecture à

¹⁰ S.H.L., fonds Alma, F/57, dossier "Fusion 1962", page 29.

¹¹ S.H.L., entrevue avec Henri Fortin, 1986.

l'Assemblée législative. La loi est votée sans difficultés et est sanctionnée le 10 juin 1962¹². Les territoires des municipalités scolaires de la ville d'Alma, de la paroisse de Saint-Joseph d'Alma, de la ville de Naudville, de Riverbend et d'Isle-Maligne sont réunis et constitués en une nouvelle commission scolaire sous le nom de "Municipalité scolaire d'Alma".

6.3. La fusion de 1962

En mars 1961, donc en même temps que le processus de fusion des commissions scolaires, le maire de Naudville, met en branle le processus en déclarant lors d'une séance du conseil municipal que "la seule solution aux problèmes municipaux des environs est la fusion des quatre villes de l'arrondissement. "J'en avais assez de me rendre à Québec, tous les ans, afin de quêter la compagnie Price Brothers"¹³. Le projet est approuvé par son conseil municipal, puis est présenté à la compagnie Price Brothers, à Québec. En bref, celle-ci accepte le principe de la fusion, sous réserve de l'acceptation d'Isle-Maligne.

¹² Statuts du Québec, 9-10 Elizabeth II, chapitre 147.

¹³ S.H.L., entrevue avec Léonce Desmeule, 1986.

Tableau 23

**Territoire et population des municipalités
fusionnées en 1962**

	<u>Population</u>	Superficie <u>en acres</u>
Cité d'Alma	13 717	1 643
Ville de Naudville	4 467	1 426
Ville d'Isle-Maligne	2 050	1 873
<u>Ville de Riverbend</u>	<u>267</u>	<u>590</u>
Total	20 501	5 532

Source: Ville d'Alma et Ville de Naudville. Mémoire présenté par la Cité d'Alma et la Ville de Naudville sur le projet de fusion de la Cité d'Alma, et des villes de Naudville, de Riverbend, et d'Isle-Maligne, page 12.

Au milieu de juillet 1961, le Conseil de ville de Naudville demande l'opinion des trois autres municipalités sur la fusion des quatre municipalités. À son assemblée régulière du 7 août suivant, le conseil municipal d'Alma donne son appui inconditionnel à Naudville et autorise les démarches nécessaires en vue de préparer un projet de loi à être soumis à la prochaine session de la législature¹⁴.

Isle-Maligne, pour sa part, s'oppose fortement au projet. Elle accuse

¹⁴ Livre des délibérations de Saint-Joseph d'Alma, 7 août 1961.

les villes d'Alma et de Naudville d'entretenir une concurrence au niveau résidentiel afin d'absorber au moyen d'une expansion rapide et financièrement mal conçue l'augmentation de la population de la région. "Toutefois, tout en faisant l'impossible pour s'agrandir, certaines de ces villes ne manquent pas de déplorer les charges additionnelles que ces expansions leur causent" ¹⁵. Elle croit aussi que la fusion ne comporterait aucun avantage, priorisant plutôt l'exploitation conjointe ou l'unification d'un ou de plusieurs services municipaux¹⁶. De plus, une fusion pourra occasionner des retards dans l'expansion économique et industrielle des municipalités¹⁷.

Le refus de celle-ci est exprimé dans la résolution qu'elle adopte et qu'elle adresse au Conseil de ville de Naudville. Elle envoie également un document au ministre des Affaires Municipales le 21 août, demandant au gouvernement de "respecter le principe d'autonomie municipale et le droit fondamental d'autodétermination des contribuables"¹⁸.

En plus du Conseil de ville, la Ligue des propriétaires d'Isle-Maligne, un organisme de pression para-municipal, se prononce contre le projet de fusion. Cet organisation existe depuis le milieu des années 1950 et représente une partie de plus en plus grande des habitants de la ville car, à partir de 1959, Alcan vend peu à peu à ses employés les maisons qui lui

¹⁵ Lettre de la ville d'Isle-Maligne à René Hamel, ministre des Affaires municipales, 21 août 1961.

¹⁶ S.H.L., fonds Alma, F/57, dossier "Fusion 1962", page 24.

¹⁷ Le Soleil, 2 août 1961.

¹⁸ Le Lingot, août 1961, page 12.

appartiennent.

Une déclaration du président de cette association résume bien la pensée de celle-ci, entre autres lorsque le député du comté provincial offrira aux petits propriétaires d'Isle-Maligne une exemption de taxes, pendant quatre ou cinq ans, à titre de compensation. Dans une lettre envoyée au député provincial, il mentionne que "les propriétaires d'Isle-Maligne ne veulent pas d'exemptions de taxes, ni de traitements de faveur, ni de sympathie, mais ils veulent tout simplement être traités comme tous les autres citoyens qui vivent sous un régime de démocratie au Canada"¹⁹.

Le 21 août 1961, les quatre maires des municipalités concernées ainsi que les représentants des compagnies Alcan, Price et Saguenay Power se rencontrent à huis-clos, à Isle-Maligne, sous l'invitation du maire de Naudville. "Pour qu'une étude sérieuse et approfondie soit faite sur ce projet de fusion, j'ai cru sage de convoquer les principaux intéressés, afin que l'occasion soit donnée à chacun de s'exprimer"²⁰. Les journalistes ne sont pas invités à cette rencontre. À la fin de la réunion, chacune des municipalités reste sur ses positions. Quant aux compagnies, elles ont préféré continuer l'étude du projet avant de se prononcer pour ou contre²¹.

Au milieu d'octobre 1961, le directeur du service de l'information de la compagnie Alcan prononce une conférence de presse devant les membres

¹⁹ S.H.L., fonds Alma, F/57, dossier "Fusion 1962", page 31.

²⁰ S.H.L., fonds Alma, F/57, dossier "Fusion 1962", 1961, page 23.

²¹ La Presse, 22 août 1961.

du Club Richelieu d'Alma. Après avoir fait une brève présentation de l'implantation de l'Alcan dans le secteur d'Alma et des avantages en découlant, le porte-parole d'Alcan déclare que si la fusion amenait une augmentation des taxes des industries, cela affecterait sérieusement l'entreprise Alcan qui ne pourra plus fonctionner. Elle devrait réduire ses activités, ou peut-être les interrompre complètement, créant plus de 1000 chômeurs dans les environs²². "Sans la présence de l'Alcan, Alma serait encore une petite ville et Naudville n'existerait pas ou ne serait qu'un modeste village", ajoute le porte-parole de la compagnie²³.

Suite à cette conférence, une féroce polémique s'engage dans les différents journaux régionaux. Des dizaines de lettres ouvertes sont écrites dans les journaux. Tous les aspects de la fusion sont analysés par les éditorialistes pro et anti-fusion.

La réponse du maire d'Alma ne se fera pas attendre et lors de la séance suivante du conseil municipal, celui-ci affirme que la fusion n'est pas une charge mais un apport à l'industrie²⁴.

Pour répondre aux craintes des habitants d'Isle-Maligne, les élus de Naudville et d'Alma proposent un amendement au projet de loi. Ils proposent d'exclure la partie résidentielle d'Isle-Maligne advenant une grande opposition lors du référendum sur la fusion qui devrait se tenir dans

²² La Presse, 18 octobre 1961, page 1.

²³ Le Soleil, 24 octobre 1961.

²⁴ S.H.L., fonds Alma, F/57, dossier "Fusion 1962", page 57.

cette ville. Isle-Maligne, amputée du territoire comprenant les industries, donc payeuses de la plus grande partie de la taxe foncière, pourrait ainsi garder son autonomie²⁵. Bien sûr, cet amendement sera refusé par les représentants d'Isle-Maligne, clamant au chantage et à l'intimidation²⁶. La Ligue des propriétaires d'Isle-Maligne, pour sa part, publiera une déclaration, alléguant entre autres que les deux maires d'Alma et de Naudville n'ont pas soumis l'idée de fusion à leurs électeurs²⁷.

Le 9 janvier suivant, les villes d'Alma et de Naudville annoncent qu'elles viennent de présenter et de déposer un projet de loi visant à fusionner les quatre municipalités. Dans le même souffle, les éditorialistes du journal local, Le Lac-Saint-Jean, rédigent de vives et mordantes analyses sur les anti-fusionnistes. Dans son éditorial du 10 janvier 1962, Louis-Marie Tremblay traite la Ligue des Propriétaires d'Isle-Maligne de "commère chaussée de pantoufles d'aluminium" et de "Ligue-fantôme".

La plupart des citoyens d'Isle-Maligne ne sont propriétaires de leurs maisons que depuis trois ans. Au début, les maires et les échevins étaient propriétaires de quoi ? Souvent d'un simple terrain que la compagnie leur procurait pour les qualifier aux termes de la loi municipale et en faire des robots administratifs et des patineurs de fantaisie susceptibles de prolonger les situations anormales.

²⁵ La Presse, 5 janvier 1962.

²⁶ S.H.L., fonds Alma, F/57, dossier "Fusion 1962", page 92.

²⁷ Le Lac-Saint-Jean, 10 janvier 1962, page 3.

Un autre éditorial, publié la semaine suivante est encore plus cinglant envers l'Alcan.

Lors d'un premier projet de fusion, au milieu des années 1950, il suffisait de quelques visites dans les coulisses du parlement provincial pour limiter les dégâts. Cette fois, le bruit des tambours d'aluminium, qui va en s'amplifiant, prouve que l'Alcan sent le terrain se dérober sous elle.

Les électeurs de la ville d'Isle-Maligne, sur une invitation de la Ligue des Propriétaires d'Isle-Maligne, se rendent aux urnes à un référendum tenu les 15 et 16 janvier 1962. Ils doivent alors répondre par un "oui" ou un "non" à la possibilité de se fusionner avec les trois autres municipalités. Les résultats sont très éloquents. Sur une possibilité de 319 personnes, 287 se rendent aux urnes; 281 s'opposent au projet de fusion, 5 sont en faveur, et un bulletin est annulé.

Le 5 février, les membres du conseil de ville de Naudville se présentent sous l'étiquette de la fusion municipale²⁸. Ils seront appuyés par le député provincial²⁹. Six candidats, ayant présenté la requête contre la fusion au gouvernement, se présentent contre eux. Les candidats pro-fusion sont réélus en bloc³⁰.

²⁸ S.H.L., fonds Alma, F/57, dossier "Fusion 1962", page, page 121.

²⁹ Le Lac-Saint-Jean, le 31 janvier 1962.

³⁰ Le Lac-Saint-Jean, 02 février 1962.

En mars 1962, les villes d'Alma et de Naudville produisent un mémoire fort élaboré contenant toutes les informations qui peuvent entrer en ligne de compte lors de la fusion: population, superficies, évaluations, revenus de la taxe foncière, dépenses d'opération, évolution administrative et économique, situation financière au 31 décembre 1960 des quatre municipalités, etc... Ils feront aussi beaucoup de représentations politiques à Québec, afin de faire passer leur projet de loi avant la fin de la session parlementaire. Ils rencontreront même le premier ministre de l'époque, qui promettra de faire lui même les démarches afin de faire passer la loi à temps³¹.

Le 5 juillet 1962, l'Assemblée législative accepte le principe de fusionner les quatres municipalités et le lendemain, le gouvernement sanctionne le projet de loi concernant la fusion, fixant des élections pour le 5 novembre suivant. La loi fixe qu'Alma, la ville de Naudville, la ville de Riverbend et la ville d'Isle-Maligne forment dès lors une corporation de cité, la Cité d'Alma.

La nouvelle ville contient dix quartiers. La première assemblée a lieu le 16 juillet 1962 dans la grande salle de l'Hôtel de Ville d'Alma. Le conseil est alors composé de 34 membres, le "Conseil des 34". Le promoteur de la fusion J.-Léonce Desmeule est élu premier maire de la nouvelle ville.

³¹ S.H.L., entrevue avec Léonce Desmeule, 1986.

6.4 Les conséquences financières

Les objectifs visés par cette fusion, au niveau économique sont une plus juste répartition du fardeau fiscal parmi tous les citoyens, une meilleure planification de l'administration des services municipaux et la correction, dans la mesure du possible, des inégalités (Frache, p. 8). Le revenu de la taxe foncière des quatre municipalités est révélateur des inégalités, dû au manque ou à la présence d'une grande industrie dans ses limites.

Tableau 24
Revenus généraux et de la taxe foncière
pour les quatres municipalités en 1961

	Revenus Généraux	Revenus de la taxe foncière
Cité d'Alma	1 079 954	141 804 (13,3%)
Ville de Naudville	175 000	55 000 (31,4%)
Ville d'Isle-Maligne	296 395	223 500 (75,4%)
Ville de Riverbend	142 184	136 238 (95,8%)

Source: Ville d'Alma et Ville de Naudville. Mémoire présenté par la Cité d'Alma et la Ville de Naudville sur le projet de fusion de la Cité d'Alma, et des villes de Naudville, de Riverbend, et d'Isle-Maligne, page 13.

Il est clair que les revenus fonciers des deux villes de compagnie, fournis par les bâtiments et terrains des compagnies, correspondaient à une part importante des revenus totaux, en particulier à Riverbend qui tirait presque entièrement tous ses revenus de cette source.

Les industries du groupe Alcan subissent, avec la fusion, une augmentation de taxes. D'après un expert en évaluation engagé par la Commission scolaire d'Alma, les immobilisations de l'Alcan ne sont taxés qu'à 19% de leur valeur réelle, celles de Saguenay Transmission à 32% et celles de Saguenay Power à 42%³². Les anciens habitants d'Isle-Maligne, pour leur part, connaissent une augmentation marquée des taxes annuelles prélevées pour l'administration municipale. Leurs résidences ne sont taxées qu'à 20% de leur valeur réelle. Dix-sept contribuables, tous d'Isle-Maligne, dont les compagnies Alcan et Saguenay Power, contesteront cette nouvelle évaluation de leurs propriétés devant le surintendant de l'Instruction publique à Québec.³³ La compagnie Alcan s'attend donc, avec la fusion, à une hausse spectaculaire du montant des taxes foncières qu'elle paye, en comparaison avec sa "propre" ville, à cause de la valeur élevée de ses installations industrielles et sa centrale.

Pour les immobilisations de la compagnie Price Brothers, l'augmentation de taxe, contrairement à l'Alcan, est fort minime. Lors de la confection du même rôle d'évaluation que pour l'Alcan et ses filiales, la compagnie Price Brothers ne fournira pas de chiffres indiquant la valeur réelle des ses propriétés, obligeant l'évaluateur à utiliser la moyenne de 20% qu'il avait observé pour l'Alcan et ses filiales³⁴. On peut donc supposer que l'évaluation des propriétés de Riverbend est encore plus loin de la réalité que

³² Le soleil, 24 août 1961.

³³ La Presse, 13 septembre 1961

³⁴ La Presse, 30 août 1961, page 1

celle d'Isle-Maligne.

De toute façon, depuis 1946, la compagnie Price Brothers se décharge peu à peu de ses responsabilités vis à vis la ville de Riverbend, comme nous l'avons montré dans le chapitre précédent. Elle se rend probablement compte que la gestion de celle-ci apporte de plus en plus d'inconvénients, à saveur économique et logistique, les dépenses municipales et scolaires augmentant fortement avec les années. Son rôle, au sein de la communauté, est également de plus en plus effacé.

La compagnie doit aussi, par décision gouvernementale, aider ses voisines Saint-Joseph d'Alma et Naudville à défrayer leurs dépenses occasionnées par la présence des travailleurs demeurant dans ces deux dernières, même si Price Brothers ne paie pas de taxes foncières à celles-ci. Elle a donc tout intérêt à ce que Riverbend soit fusionnée avec les trois municipalités voisines. C'est pourquoi, tout au long du processus de fusion, la compagnie se fait très discrète, notamment dans les médias écrits, se montrant favorable à la fusion, tout en ne montrant pas clairement ses intentions quant à la façon de faire celle-ci. Le conseil municipal ne sera pas impliqué concrètement et n'aura aucun poids dans la balance, la compagnie négociant elle-même du début à la fin.

À Riverbend, la plupart des habitants, n'ont jamais payé de taxes municipales, car presque toutes les propriétés appartiennent à la Riverbend Company. Les employés ne lui paient que le montant de la location. La Riverbend Company, après la fusion vendra, entre 1963 et 1972, la plupart

de ses maisons aux employés de la compagnie Price Brothers demeurant déjà dans les résidences. Elle finance l'achat de la maison, permettant aux employés de devenir propriétaires, moyennant un paiement de 10% comptant de la valeur de la propriété. Le reste de la somme est remis par l'employé, sans intérêts, en 180 versements mensuels consécutifs³⁵. Les résidants subissent également une diminution de la qualité et de la quantité des services municipaux, dont l'entretien des terrains et des rues.

6.5 Riverbend, de 1962 à aujourd'hui

Même physiquement, la ville de Riverbend connaîtra de grandes transformations avec la restauration et la rénovation des résidences et des divers bâtiments. On laissera peu à peu à l'abandon le jardin établi entre l'usine et le quartier résidentiel. Le Community Hall est détruit par un incendie et ne sera pas reconstruit. L'école primaire catholique sera démolie lors de la fusion scolaire de 1961. L'autre école appartient toujours à la commission scolaire Saguenay Valley d'Arvida.

Un bureau de poste est construit, puis fermé par Postes Canada³⁶. Le Staff House deviendra, pendant plusieurs années, un hôtel où on retrouve plusieurs bars. Il sera ensuite converti, au début des années 1980, en coopérative d'habitation. Les autres terrains vacants du quartier résidentiel seront vendus pour la construction de maisons, dont la plupart ne respectent malheureusement pas le style dominant dans le quartier.

³⁵ Voir les multiples contrats au bureau d'enregistrement d'Alma.

³⁶ Le bureau de poste a été reconvertis en résidence.

Une partie importante du nord de l'ancienne ville, en face de l'Alcan, est convertie en parc industriel. La compagnie reprendra possession du terrain de golf, afin de stocker ses résidus d'écorces³⁷. Les garages faisant écran entre Riverbend et Naudville seront démolis à la fin des années 1980, et la gare sera détruite en 1992.

Les traces de la présence de la compagnie Price Brothers, outre l'usine qui est toujours en fonction, sont presque complètement disparues. Il ne reste dans la ville que quelques employés d'avant 1962, qui se rappellent avec nostalgie une époque où on respectait, presque avec soumission, son employeur et où on était fier d'appartenir à une grande famille.

³⁷ Le club de golf a été déménagé à Saint-Gédéon, à environ 20 kilomètres de Riverbend.

Tableau 25

ARGUMENTATION DES DIFFÉRENTS ACTEURS DE LA FUSION

	<u>Arguments pour</u>	<u>Arguments contre</u>
Saint-Joseph d'Alma		
Conseil	Hausse de revenus fonciers engendrés par les compagnies servant à améliorer les infrastructures (Aqueduc, égouts, etc...) et à payer les dettes.	
Population	Amélioration des services et des équipements.	
Naudville		
Conseil	Hausse de revenus fonciers engendrés par les compagnies servant à améliorer les infrastructures (Aqueduc, égouts, etc...).	
Population	Amélioration des services et des équipements.	
Riverbend		
Conseil	???(Aucune réaction, la compagnie décide de tout)	
Population	Perte de services. Instauration d'une taxe foncière , avec l'achat des maisons.	
Compagnie	Plus de subventions à défrayer aux municipalités voisines. Hausse de taxe foncière modeste. Plus de fardeau logistique à supporter.	
Isle-Maligne		
Conseil	Propose une fusion de certains services municipaux.	
Population	Forte hausse de taxe foncière. Perte de services.	
Compagnie	Forte hausse de taxe foncière.	

Source: S.H.L., fonds Alma, F57, dossier "Fusion 1962".

CONCLUSION

À la fin du XIXe siècle, le Canada entre dans une toute nouvelle ère, avec la phase de la grande industrie. Une très grande partie des matières premières nécessaires au fonctionnement des nouvelles usines, richesses forestières et minières, proviendront du bouclier canadien. On y exploitera aussi une source d'énergie presque intarissable, l'hydro-électricité.

L'urbanisation du pays, avec l'implantation de centaines de villes de compagnie dans le nord canadien, connaît également une nette croissance. Ces agglomérations mono-industrielles, dont plusieurs n'ont pas de statut juridique, sont dispersées dans presque toutes les provinces canadiennes et dans les deux territoires. La plupart des villes de compagnie canadiennes sont donc situées très loin au nord des grandes zones urbaines du sud du pays, à cause de la localisation même des ressources exploitées.

La ville de compagnie est surtout caractérisée par l'influence qu'a la compagnie-mère sur son développement et son évolution, influence basée sur la propriété des résidences et des autres équipements ainsi que le maintien de divers services et loisirs. Le type même de ville de compagnie, ainsi que son degré d'évolution déterminera en partie le style de gestion qu'adoptera la compagnie à travers les années.

Conclusion

On peut observer dans la plupart des villes de compagnie une division urbaine, basée sur la hiérarchie dans la compagnie, ou une division ethnique. Ces villes ont la réputation d'être fermées, car ne demeure pas dans la ville qui veut, surtout au début de leur existence. La compagnie a le contrôle sur tous les aspects de sa ville, y compris sur le choix des résidants.

Dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, au Québec, l'exploitation de deux matières premières abondantes, l'eau et le bois, amènent plusieurs grands industriels et grandes entreprises à s'intéresser à ce potentiel encore exploité à petite échelle. La compagnie Price Brothers et des entrepreneurs régionaux se concentrent sur la production de pulpe, puis de papier journal. Pour leur part, la Quebec Development, puis Alcan, avec ses usines de production d'aluminium, construisent de gigantesques centrales hydroélectriques, qui produisent de l'électricité qui est distribuée partout dans la région à des usines leur appartenant ou à d'autres entreprises.

Un des résultats de cet élan d'industrialisation résulte en la construction de plusieurs villes de compagnie. On retrouve neuf de ces villes dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, cinq au Saguenay et quatre au Lac-Saint-Jean. Elles sont toutes construites entre 1901 et 1928. La plupart de ces agglomérations montrent des caractéristiques communes avec d'autres villes de compagnies; ségrégation urbaine, aménagement spatial et architecture particuliers, présence de la compagnie dans la vie de la communauté, etc... Une seule subsiste encore aujourd'hui, en tant qu'unité

municipale distincte, Dolbeau. Les autres sont fermées, ou fusionnées à d'autres municipalités dans les années 1960 et 1970.

L'une de ces villes de compagnie, se nomme Riverbend. Celle-ci est fondée, au Lac-Saint-Jean, par la compagnie Price Brothers, en 1925, tout près du village de Saint-Joseph d'Alma. Elle abrite une usine de papier journal et un quartier où demeurent entre 250 et 300 personnes, uniquement des cadres de l'entreprise. Le village voisin reçoit la main-d'oeuvre à bon marché nécessaire à sa production et se charge de construire les infrastructures nécessaires pour la subsistance des ouvriers. Les travaux de construction de la zone habitée s'échelonnent sur environ un an et coûtent à la compagnie près de 800 000 \$.

La ville possède une architecture unique, de style vernaculaire américain, et un aménagement spatial inspiré du concept de Cité-jardin. On y retrouve beaucoup d'arbres et un tracé des rues courbe. La compagnie Price Brothers possède tous les terrains, les résidences, ainsi que les autres bâtiments, dont un hôtel, une école, un bureau de poste, un centre communautaire et un immeuble à logement. Elle loue ses maisons uniquement à ses cadres supérieurs, qui sont en majorité anglophones et protestants.

Dans l'attribution même des différentes maisons de la ville, la compagnie semble avoir procédé à une hiérarchisation, selon le rang qu'occupent les cadres dans celle-ci. Les autres employés, tous canadiens-

français, n'ont pas accès à la ville et doivent demeurer à Saint-Joseph d'Alma ou à Naudville, deux municipalités voisines. La population de Riverbend connaît une grande stabilité, variant entre 175 et 320 habitants entre 1925 et 1962.

Price Brothers possède également le réseau téléphonique et électrique, le réseau d'aqueduc et d'égouts. Elle voit aussi à l'organisation des loisirs, des services municipaux et des sports. Les anglophones amèneront dans la région des sports peu ou pas pratiqués, tels le golf et le curling. On y pratique aussi le hockey, la balle molle et le tennis. La compagnie contrôle également l'aspect politique, du fait que tous les membres du conseil municipal, qui doivent être propriétaires, sont tous des employés cadres. Ils sont désignés pour être conseillers par la compagnie, qui leur donne accès à la propriété foncière, en leur vendant un petit terrain situé à l'extrémité de la ville. Elle peut ainsi contrôler le conseil municipal qui décide du taux de taxe foncière et des différents règlements municipaux. La compagnie paie aussi la majeure partie des taxes foncières et scolaires, étant le seul grand propriétaire foncier de la ville.

La raison d'être de Riverbend, comme ville de compagnie, est presque exclusivement économique. Possédant sa propre ville, la compagnie Price Brothers évite de partager le résultat de ses taxes foncières. Elle n'a pas à développer les infrastructures coûteuses nécessaires à ses employés (égouts, rues, éclairage, extérieur, etc...). En contrôlant l'accès à la ville, elle crée un microcosme dont les employés non-cadres, qui forment la majorité des

employés, sont exclus.

Peu à peu, à travers le temps, la compagnie abandonne son rôle d'employeur-propriétaire foncier-organisateur de services et loisirs, pour se consacrer seulement à l'aspect industriel. Elle se débarrasse d'abord, en 1946, de la gestion des résidences et terrains au profit d'une filiale, la Riverbend Company. Celle-ci vendra peu à peu ses résidences aux employés et les écoles aux commissions scolaires, surtout après la fusion de 1962 avec trois autres municipalités voisines. La compagnie Price Brothers vendra aussi les bâtiments municipaux, les parcs et les rues à la municipalité même.

C'est à cause de ce désengagement que la compagnie aura peu de réactions lors du processus de fusion municipale, de 1962, avec trois autres municipalités. Elle se montrera favorable au projet car la gestion de Riverbend comme ville de compagnie ne semblait plus être rentable. Il n'y avait plus d'avantages à posséder un tel type de ville.

Après la fusion de 1962, la personnalité de Riverbend se modifiera peu à peu. Des maisons seront vendues à des non-employés de la compagnie Price. Des modifications seront apportées aux maisons et aux terrains et Riverbend n'est plus qu'un quartier de la grande Cité d'Alma.

Sources

1) sources documentaires

1.1 Archives municipales de Riverbend (Conservées à l'hôtel de ville d'Alma)

- Les livres de délibération.

Nous avons utilisé les livres de délibération de la Ville de Riverbend de 1937 à 1961. Malheureusement, les procès-verbaux compris entre 1925 et 1936, ainsi que ceux de 1956 et 1957 sont disparus, malgré de nombreuses recherches de la part de plusieurs personnes.

- Le livre de règlements

Nous avons utilisé le livre des règlements de la Ville de Riverbend entre 1925 et 1961.

1.2. Archives municipales de Saint-Joseph d'Alma

- Le livre des délibérations

Nous avons consulté le livre des délibérations entre 1920 et 1932.

- Correspondance:

Nous avons consulté deux dossiers de correspondances, l'un avec la ville de Riverbend et l'autre avec la compagnie Price Brothers.

1.3. Bureau d'enregistrement d'Alma

Mine de renseignements qui commence à être utilisée par les historiens, le Bureau d'enregistrement d'Alma contient une copie de tous les contrats notariés et sous seing privé, rédigés depuis le milieu du XIXe siècle. Situé d'abord à Hébertville, le Bureau d'enregistrement est déménagé à Alma. Nous avons consulté les documents suivants:

I- Registres de transcription

- Registres A

Ces registres contiennent la transcription à la main, par le registrateur, des actes notariés translatifs de droits réels sur des immeubles (ventes, cession, obligations hypothécaires, etc...) ainsi que d'autres documents dont l'enregistrement est requis par la loi. Nous avons surtout analysé les contrats ayant rapport avec la compagnie Price Brothers, la Riverbend Company, de la ville de Riverbend, ainsi que les autres acheteurs d'immeubles et de terrains dans la ville de Riverbend.

- Registres B

Ces registres contiennent la transcription des actes sous seing privé et des bordereaux d'actes translatifs de droits réels sur des immeubles.

II. Documents déposés

- Dépôt principal

Dans les registres on retrouve les contrats écrits à la machine à écrire ou autrement puis reproduits mécaniquement. Nous avons surtout analysé les contrats ayant rapport avec la compagnie Price Brothers, la Riverbend Company, de la ville de Riverbend, ainsi que les autres acheteurs d'immeubles et de terrains dans la ville de Riverbend.

III Instruments de consultation

- Livres de présentation

Ces registres répertorient tous les documents enregistrés, selon leur ordre d'enregistrement

- Index aux noms

Ces registres regroupent alphabétiquement, par tranches d'années, les noms des parties mentionnés dans les documents enregistrés.

- Index aux immeubles

Ces registres répertorient les inscriptions de droits et les mutations affectant chaque parcelle, selon le canton, le rang, le lot, et ce chronologiquement. Nous avons surtout consulté le registre se rapportant au bloc "A", dans le canton Delisle, où on retrouve la ville de Riverbend.

- Plans

Ces volumes contiennent tous les plans concernant les modifications de lotissements et leurs divisions en parcelles.

1.4. Société d'histoire du Lac-Saint-Jean

- Le Fonds Mgr Victor Tremblay

Nous avons consulté une copie microfilmée de certains dossiers du fonds Mgr Victor Tremblay dont l'original, appartenant à la Société historique du Saguenay, est conservé aux Archives nationales du Québec à Chicoutimi.

- Le Fonds Riverbend

Le Fonds Riverbend contient une série incomplète de recensements et de rôles d'évaluation, compris entre 1926 et 1960, et certains autres documents concernant la ville de Riverbend.

- Le Fonds Price

Le Fonds Price est constitué d'une série de photos, de diapositives et de plans, dont plusieurs touchent la construction de l'usine et la ville de Riverbend, entre autres certains bâtiments et résidences.

- Le Fonds Alma

Le fonds Alma contient des dossiers concernant plusieurs aspects différents sur cette ville, dont les multiples fusions et annexions qu'elle a connue. Nous avons consulté les dossiers sur la fusion de 1962 et la tentative d'annexion de Riverbend et Alma de 1953.

- Le Fonds Jean-Marie Gagnon

Ce fonds contient des photographies de Riverbend, prises à différentes époques de son existence.

- Découpures de journaux

Cette partie de la collection générale de la Société d'histoire contient des découpures de journaux régionaux, dont le Progrès du Saguenay, le Soleil et le Lac-Saint-Jean, collées sur carton, portant entre autres sur différents aspects de Riverbend. Malheureusement, avec ces articles, on ne mentionne pas toujours le titre du journal, ni la date exacte, mais seulement le mois et l'année.

- Fonds général (entrevues et archives sonores)

Nous avons utilisé deux séries d'entrevues, toutes effectuées par Gaston Martel ou Jean Gravel.. La première série, effectuée en 1986, porte sur la fusion de 1962. La deuxième série a été réalisée dans le cadre d'une étude portant sur le patrimoine bâti de Riverbend et Isle-maligne, en 1989, par la firme d'architecte Anicet Tremblay.

1.5 Société historique du Saguenay

Nous avons consulté à cet endroit une petite revue appelée "The Bend", imprimée à Riverbend entre 1947 et 1953. Celle-ci servait en même temps de carnet mondain et de revue culturelle et sportive.

1.6 Archives nationales du Québec à Chicoutimi

- A.N.Q.C., fonds Victor Tremblay, document # 958, Pétition de la Quebec Development, 27 juillet 1915.
- A.N.Q.C., fonds Victor Tremblay, document # 1361. Notes historiques: Affaire du Lac, 1923-1931.
- A.N.Q.C., fonds Victor Tremblay, document # 1363. Québec Development et Duke-Price, 1913-1932.
- A.N.Q.C., fonds Victor Tremblay, document # 1375. Documents d'Ottawa. 1911-1923.
- A.N.Q.C., fonds Victor Tremblay, document # 1377. Terrains inondés. Premier aperçu-Factum, 1924-1926.

- Le Fonds Price

Nous avons consulté une copie, sur microfilm, d'une partie du fonds de la famille Price, dont plusieurs dossiers concernant William Price III, ainsi que les usines de la compagnie Price Brothers dans la région. L'original de ce fonds est conservé aux archives nationales du Québec à Québec.

1.7. Archives nationales du Québec à Québec.

L'original du fonds Price est conservé aux Archives nationales du Québec à Québec. Nous avons consulté le fonds photographique, qui n'est pas microfilmé. Plusieurs de ces photos se retrouvent dans le fonds Price de la Société d'histoire du Lac-Saint-Jean, sous forme de diapositives et de photographies.

1.8. Archives du Service des propriétés de la compagnie Price.

Situé à Chicoutimi, c'est ce département de la compagnie Price Brothers qui fait la gestion de toutes les propriétés de la compagnie, que ce soient des terrains ou des bâtiments. Nous y avons consulté surtout les plans concernant Riverbend et quelques contrats concernant la vente de terrains et de bâtiments dans cette ville.

2) Documents officiels

2.1 Publication gouvernementales

- Statistiques municipales, 1923-1962.
- Statuts du Québec, 1912-1962.
- Statuts refondus du Québec, 1922 et 1925

- Gouvernement du Québec. "État des pouvoirs hydrauliques vendus depuis 1897 au 30 juin 1900." dans Rapport du commissaire aux Terres, Forêts et Pêcheries, Documents de la Session, vol. 34, # 1, 1901, pages 96-98.
- Gouvernement du Québec. "Documents relatifs à la localisation et à la vente des pouvoirs d'eau de la province.". Documents de la Session, vol. 37, # 3, 1904, document # 102, 27 pages.
- Gouvernement du Québec. "Un état détaillé de toutes les ventes, locations ou commissions à un titre quelconque de chutes ou pouvoirs hydrauliques consentis par le gouvernement de cette Province, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 1er janvier 1907". Documents de la Session, vol. 40, #3, 1907, document # 69, 27 pages.
- Gouvernement du Canada. Commission of Conservation. Water-Powers of Canada, Ottawa, 1911, pages 151-159.
- Gouvernement du Québec. "Tableau des forces hydrauliques vendues, concédées ou louées par le Gouvernement de la province de Québec depuis le premier juillet 1867, jusqu'au 31 décembre 1913". Documents de la Session, vol. 47, # 5, 1913, document # 66, 67 pages.
- Gouvernement du Québec. "Documents relatifs aux pouvoirs d'eau de la Grande Décharge, au Lac-Saint-Jean, de 1887 à 1913", Documents de la Session, vol. 47, # 5, 1913, document # 46, 51 pages.

3) Journaux

- Le Lac-Saint-Jean
- Le Colon
- Le Progrès du Saguenay
- La Presse
- Le Soleil

4) Cartes, plans et atlas

- Sissons, Gordon. Plan showing the lands affected by the proposed dam on the Little Discharge (River Saguenay), 20\01\1925.
- C.G.G. Riverbend Town, location of sanitary sewers, 12\10\1925.
- C.G.G. Plan showing geometrical layout, 04\11\1925.
- Canadian Underwriters Association. Riverbend Mill, février 1925.
- Estabrooks, David. Plan showing location of proposed subdivision of lot 97, with respect of surrounding areas, 01\11\1946.
- Estabrooks, David. Plan showing the subdivision of part of lot # 97 Block "A" of Delisle Township (Ile d'Alma), Registration division of Lake-St-John, P.Q., 27\11\1946.
- Estabrooks, David. Plan showing cadastral location of new curling rink, Town of Riverbend, Block "A" of Delisle Township, County of Lake-St-John, 05\02\1947.
- Estabrooks, David. Trinity Church site plan, Riverbend, P.Q., 02\11\1949.
- Estabrooks, David. Plan showing the subdivision of part of lot # 44 Block "A" of Delisle Township (Ile d'Alma), Registration division of Lake-St-John, P.Q., 21\12\1948.
- Estabrooks, David. Plan showing the resubdivision of Block "A" of Delisle Township (Ile d'Alma), Registration division of Lake-St-John, P.Q., 25\01\1949.
- Estabrooks, David. Plan showing the resubdivision of port of lot # 10 and # 99 of Block "A" of Delisle Township (Ile d'Alma), Registration division of Lake-St-John, P.Q., 14\06\1949.

- Estabrooks, David. Location of Trinity Church, site plan, Riverbend, P.Q., 30\11\1949.
- Estabrooks, David. Underground electrical distribution system, Town of Riverbend, 29\12\1949.
- Estabrooks, David. Plan of the town of Riverbend, with areas suitable for tree planting, indicated by the letters A to M. 08\02\1950.
- Estabrooks, David. Plan of Town of Riverbend showing location of proposed bridge, 1950.
- Chiasson, E.D. Plan showing the subdivision of part of lot # 44 Block "A" of Delisle Township (Ile d'Alma). Registration division of Lake-St-John-East (Town of Riverbend), P.Q., 04\12\1959.
- Gauthier, Magella et al. Atlas régional du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Chicoutimi, Gaétan Morin, 1981.
- Lemieux, Henri-Julien, Plan de la ville d'Alma et banlieue, Lac-Saint-Jean, Province de Québec, 21/04/1958.
- O'Gallagher, D.I. Town of Riverbend. Subdivision of Block "A" of Delisle Township (Ile d'Alma), County of Lake-St-John, 19\01\1938, (2 feuilles).

5. Bibliographie

a) Ouvrages généraux

- Angers, Magella. Liste de publications reliées aux 63 principales agglomérations du Québec, Québec, ministère des Affaires municipales, 1975, 63 pages.
- Artibise, Alan, F.J. et Stelter, Gilbert A. Canada's urban past: a bibliography to 1980 and guide to canadian urban studies, Vancouver, University of British Columbia Press, 1981, 396 pages.
- Côté, André. Source de l'histoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, tome III, guide bibliographique, S.L., ministère des Affaires culturelles, Direction du patrimoine, 1977, 273 pages.
- Côté, André. Source de l'histoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, tome IV, guide des archives scolaires, , Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1990, 590 pages.
- Côté, André. Inventaire des archives paroissiales, Source de l'histoire du Saguenay—Lac-Saint-Jean, ministère des Affaires culturelles, Direction du patrimoine, tome I, 1978, 330 pages.
- Knight, Rolf. Work camps and company town in Canada and the U.S.A: an annotated bibliography, Vancouver, New Star Books, 1975, 80 pages.
- Ministère d'État, Affaires urbaines. Directory of canadian urban information sources, Ottawa, 1974, 160 pages.
- Shumsky, Neil L., Crimmins, Tomothy. Urban America: a historical bibliography, Santa-Barbara, American bibliographical center, 1983, 415 pages.

- Suncliffe, Anthony. The history of urban and regional planning, New-york, Facts on file, 1981, 284 pages.
- U.S. Department of housing and urban development. New communities: a bibliography, Washington D.C., 1970, 84 pages.
- White, Anthony G. Architecture of the company town: a selected bibliography, Monticello, avril 1984, 7 pages.

b) Ouvrages d'intérêt méthodologique ou théorique

- Allen, James. The Company town in the American west, Norman, University of Oklahoma, 1966, 200 pages.
- Batchelor, Peter. "The origin of the Garden City concept of urban form" dans Society if architectural history journal, vol. 28, # 3, octobre 1969, pages 184-200.
- Bouchard, Gérard, Séguin, Normand. "Pour une histoire de l'occupation du sol et de la propriété foncière au Saguenay" dans Protée, vol. 1, # 3, décembre 1971, pages 33-39.
- Bradbury, Jonn H. "Toward an alternative theory of resource-based town development in Canada" dans Economic geography, vol. 55, 1979, pages 147-166.
- Bradbury, John. "New settlements policy in British Columbia" dans Revue d'histoire urbaine. vol. 8, # 2, octobre 1979, pages 47-76.
- Bradbury, John. "Housing policy and home ownership in mining towns: Quebec, Canada" dans International journal of urban and regional reserch, vol. 9, 1985, pages 1-14.

- Brouillette, Normand. "Le rôle de la Shawinigan Water and Power Co. dans la structuration de l'espace urbain shawiniganais, 1898-1921" dans Cahiers de géographie du Québec, vol. 34, # 92, septembre 1990, pages 197-208.
- Brouillette Normand, Lanthier, Pierre. "L'émergence d'une ville industrielle en milieu rural, le cas de Shawinigan:1898-1930" dans Revue d'histoire urbaine, vol.19, # 1, juin 1990, pages 42-55.
- Côté, Serge. Les voies de la monopolisation: le cas de l'usine de papier de Bathurst. Thèse de doctorat non publiée(Sociologie), Université de Montréal, 1978, 549 pages.
- Devbrell, John. Falconbridge: Portrait of a canadian mining multinational. Toronto, J. Lorimer, 1975, 184 pages.
- Durand, Gilles. "Histoire urbaine: sources." dans Archives, # 2, 1973, pages 23-34.
- Garner, John S. "Leclaire Illinois: a model Company Town (1890-1934)" dans The journal of architectural historians, vol. 30, # 3, octobre 1971, pages 219-227.
- Houde, Pierre, Séguin, Normand, Larouche, Daniel, Foggin, Peter. "La propriété foncière au Saguenay, 1840-1975: orientation de recherche." dans Protée, vol.4, # 1, printemps 1975, pages 67-87.
- Klein, Juan-Luis. Défi au développement régional. Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1986, 169 pages.
- Koroscil, Paul M. "The historical development of Whitehorse: 1898-1945" dans American review of Canadian study, vol. 18, # 3, automne 1988, pages 271-294.

- Lillibridge, Robert M. "Pullman: town development in the era of eclecticism" dans Journal of the Society of architectural historians, vol. 12, # 3, octobre 1953, pages 17-22.
- Lucas, Rex. Minetown, Milltown, Railtown: life in Canadian communities of single entreprise, Toronto, University of Toronto Press, 1971, 433 pages.
- Mackinnon, Richard. "Company housing in Wabana, Bell Island, Newfoundland" dans Bulletin d'histoire de la culture matérielle, printemps 1982, pages 67-71.
- Magnusson, Leifur. "Housing: sanitary aspects of company housing" dans Monthly review of the U.S. Bureau of labour, vol. 7, # 3, septembre 1918, pages 289-299.
- Magnusson, Leifur. "Housing and welfare work" dans Monthly review of the U.S. Bureau of labour, vol. 7, # 1, septembre 1919, pages 754-761.
- Magnusson, Leifur. "Housing: Company housing in the bituminous coal field" dans Monthly review of the U.S. Bureau of labour, vol. 10, # 4, septembre 1920, pages 1945-1052.
- McHugh, Cathy. "Schooling in the post-bellum southern cotton mill villages" dans Journal of social history, vol. 20, automne 1986, pages 149-161.
- Pinfield, Lawrence T., Etherington, Lois D. "Housing strategies of resource firms in western canada" dans Analyse de politiques, vol. 11, # 1, 1985, pages 93-106
- Porteous, J.D. The company town of Goole: an essay in urban genesis, Hull, University of Hull, 1969, 49 pages.

- Porteous, J.D. "Which environment would you prefer" dans Habitat, vol. 17, # 1, 1974, pages 2-7
- Porteous, J.D. "Creating cities for northern Canadians" dans Habitat, vol. 18, # 4\5, 1975, pages 7-9.
- Pressman, E. P. Norman, Lauder, Kathleen, "Ressource towns as new towns" dans Revue d'histoire urbaine, # 1, 1978, pages 78-95.
- Queen's University. Single entreprise Communities in Canada: a report to Central Mortgage and Housing Corporation. Kingston, Queen's University, 1953, 307 pages.
- Robinson, Ira. The new industrial towns of Canada's Resource frontier. Chicago, Université de Chicago, Departement de géographie, Monographie # 72, 1962, 192 pages.
- Robson, Robert S. "Flin Flon: a study on company-community relations in a single entreprise community" dans Revue d'histoire urbaine, vol. XII, #3, février 1984, pages 29-43.
- Robson, Robert S. "Manitoba's resource towns: The twentieth century frontier" dans Manitoba history, # 16, automne 1988, pages 2-16.
- Roth, Leland M. "Three industrial towns by McKim, Mead and White" dans Society of architectural historians journal, vol. 38, # 4, 1979, pages 317-347.
- Rudin, Ronald. "Boosting the French Canadian towns: Municipal government and urban growth in Quebec, 1850-1900" dans Revue d'histoire urbaine, vol 11, juillet 1982, pages 1-10.

- Séguin, Normand, Larouche, Daniel. "Les archives de l'enregistrement des matériaux nouveaux pour l'histoire du Québec contemporain: l'exemple du bureau de Chicoutimi." dans Archives, # 2, 1974, pages 24-55.
- Stelter, Gilbert A., Artibise Alan F.J. "Canadian resource towns in historical perspective" dans Plan Canada, vol. 18, # 1, mars 1978, pages 7-16.
- Stern, Robert, Massengale John. "Industrial villages" dans Architectural design, vol 10\11, 1981, pages 25-58.
- Thouez, Jean-Pierre. "L'utilisation des cartes historiques dans l'analyse de l'évolution des sols en milieu urbain: le cas de Sherbrooke, 1863-1951." dans Revue d'histoire urbaine, # 3, 1978, pages 50-59.
- Wade, Jill. "Wartime Housing Limited, 1941-1947: Canadian housing policy at the crossroad" dans Revue d'histoire urbaine, vol. 15, # 1, juin 1986, pages 41-59.

c) Ouvrages sur le Québec et le Canada

- Dubois, André. "Le regroupement municipal au Québec: des villes à réinventer" dans Habitat, vol. 18, " 6, 1975, pages 12-17.
- Durocher, René, Linteau, Paul-André et Robert Jean-Claude. Histoire du Québec contemporain: De la confédération à la crise, Québec, Boréal Express, 1979, 660 pages.
- Faucher, Albert. "Le caractère continental de l'industrialisation du Québec" dans Histoire économique et unité canadienne, Montréal, Fides, 1970, pages 161-178.
- Hamelin, Jean et Roby, Yves. Histoire économique du Québec 1851-1896, Montréal, Fides, 1971, pages 262-289.

- Maheux, Arthur. William Price et la Compagnie Price:1810-1954, manuscrit inédit, 1954, 2 vol.
- Mercier, Honoré. Les forêts et les forces hydrauliques de la Province de Québec, Québec, 1926.
- Meynaud, J. et Léveillé, J. "Le mouvement de fusion municipale" dans La régionalisation municipale au Québec, Montréal, Éditions Nouvelle Frontière, 1973, pages 9-53.
- Piedalue, Gilles. "Les groupes financiers et la guerre du papier au Canada, 1929-1930" dans Revue d'histoire de l'Amérique française, vol. 30, # 2, septembre 1976, pages 223-258.
- Roby, Yves. Les Québécois et les investissements américains (1918-1929), Sainte-Foy, Presses de l'Université Laval, 1976, 200 pages.
- Wade, Jill. "Wartime Housing, 1941-1947: canadian Housing policy at the crossroad" dans Revue d'histoire urbaine, vol. XV, # 1, juin 1986, pages 41-59.

d) Ouvrages sur le Saguenay—Lac-Saint-Jean

- Beaulieu, Carl. Kénogami, joyau du patrimoine bâti, Chicoutimi, 1989, 23 pages.
- Bélanger, Léonidas. "La ville de l'aluminium: quelques données de base pour son histoire" dans Saguenayensia, mai-juin 1971, pages 2-67.
- Bélanger, Léonidas. "Le lieutenant-colonel B.A. Scott" dans Saguenayensia, vol. 15, # 3, mai-juin 1973, pages 88-92.
- Bélanger, Rolland et Ringuette, Martin. "Arvida, la ville de l'Alcan" dans Saguenayensia, mai-août 1977, pages 72-74.

- Blanchard, Raoul. L'Est du Canada-Français, Montréal, Librairie Beauchemin, tome II, 1935, pages 7-155.
- Blanchard, Raoul. "Le Saguenay et le Lac-Saint-Jean" dans Revue de géographie alpine, Grenoble, vol. 21, 1933, pages 100-174.
- Blanchard, Raoul. Le Canada-français: province de Québec: étude géographique, Librairie Arthème Fayard, Montréal, 1960, pages 254-263.
- Bouchard, Gérard. "Introduction à l'étude de la société saguenayenne au XIXe et XXe siècle" dans Revue d'histoire de l'Amérique Française, vol. 31, # 1, juin 1977, pages 3-27.
- Bouchard, Louis-Marie. Les villes du Saguenay, Montréal, Leméac et la Fondation de l'U.Q.A.C., 1973, 270 pages.
- Bouchard, Russel. Val-Jalbert: un village-usine au royaume de la pulpe, Chicoutimi, Société historique du Saguenay, Cahiers de Saguenayensia, Série histoire des municipalités, # 2, 1986, 42 pages.
- Bouchard, Russel. Le pays du Lac-Saint-Jean: esquisse historique de la colonisation, Chicoutimi, 1988, pages 139-155.
- Bouchard, Russel. Villages fantômes, localités disparues ou méconnues du Bas-Saguenay, Chicoutimi, 1991, Société historique du Saguenay, cahiers de Saguenayensia, # 11, 114 pages.
- Bouchard, Russel. Villages fantômes, localités disparues ou méconnues du Haut-Saguenay, Chicoutimi, 1991, Société historique du Saguenay, cahiers de Saguenayensia, # 12, 139 pages.
- Brouillette, Benoît. "L'aluminium au Saguenay" dans L'actualité économique, vol. 22, # 3, octobre 1946, pages 417-446.

- Brouillette, Benoît. "L'habitat et la population au Saguenay-Lac-Saint-Jean" dans L'Actualité économique, vol. 22, # 4, janvier 1947, pages 646-671.
- Brouillette, Benoît et Dagenais, Pierre. "Quelques aspects de l'économie actuelle du Saguenay-Lac-Saint-Jean" dans L'Actualité économique, vol. 23, # 4, 1948, pages 654-691.
- Campbell, Duncan. Mission mondiale: histoire d'Alcan, volume I, jusqu'en 1950, Toronto, Ontario Publishing Company Limited, 1985, pages 85-151.
- Crerar, N.S. Historique du développement hydroélectrique du Saguenay, 1958, 18 pages.
- Deschene, Louise. William Price, 1810-1850. Thèse de licence, Université Laval, 1964, 168 pages.
- Ellison, Beth. "Arvida, ville moderne" dans Engineering and contract record, juillet 1945, 9 pages.
- Gagnon, Gaston. Pouvoirs et société à Chicoutimi: 1890-1915, thèse de maîtrise non publiée (histoire), U.Q.A.M., 1981, 248 pages.
- Gagnon, Gaston. La pulperie de Chicoutimi: guide d'excursion et d'interprétation, Chicoutimi, Le Centre d'interprétation de la pulperie de Chicoutimi, 1984, 24 pages.
- Gagnon, Gaston. Un Pays neuf: le Saguenay-Lac-Saint-Jean en évolution, Chicoutimi, Les éditions du Royaume, 1988, 196 pages.
- Girard Camil et Perron Normand. Histoire du Saguenay-Lac-Saint-Jean, Québec, Institut Québécois de recherche sur la culture, 1989, 665 pages.

- Girard, Sylvio. La forêt mon amie. Dolbeau, Éditions Marie-M, 1985, 182 pages.
- Igartua, José et De Fréminville, Marine. "Les origines des travailleurs de l'Alcan au Saguenay, 1925-1939." dans Revue d'histoire de l'Amérique Française, vol. 37, # 2, septembre 1983, pages 291, 306.
- Igartua, José E. "Corporate's strategy and locational decision- Making: the Duke-Price-Alcoa merger- 1925" dans Revue d'études canadiennes, Montréal, vol. 3, # 20, automne 1985, pages 82-101.
- Igartua, Jose E. "Les dossiers du personnel et l'histoire des travailleurs: l'exemple de l'Alcan au Saguenay" dans Archives, vol. 18, # 4, 1986, pages 56-64.
- Lapointe, Adam, Prévost, Paul et Simard, Jean-Paul. "Survol de l'histoire économique du Saguenay—Lac-Saint-Jean" dans Économie régionale du Saguenay—Lac-Saint-Jean, Chicoutimi, Gaétan Morin, 1981, pages 17-72.
- Laurent, Édouard. Une enquête au pays de l'aluminium, Québec, Cahiers de l'École des sciences sociales. politiques et économiques de Laval, Les Éditions Cap Diamant, vol. 2, # 3, s.d., 45 pages.
- Le Lingot d'Alcan. "Les sports en plein air à Arvida" dans Le guide commerce 1948-49.
- Meredith Johnson, Claire. The historical geography of Saguenay Valley, Université McGill, thèse de maîtrise non publiée (histoire), 1950, 200 pages.
- Pépin, Pierre-Yves. Le Royaume du Saguenay en 1968. Ottawa, ministère de l'expansion économique régionale, 1969, 435 pages.
- Price Brothers. The Saguenay saga of lumber and Newsprint. Québec, 1930, 32 pages.

- Pouyez, Christian et Lavoie Yolande, Les Saguenayens: introduction à l'histoire des populations du Saguenay. XVIe-XXe siècle, Sillery, Presses de l'Université du Québec, 1983, 386 pages.
- Tremblay, Victor. La tragédie du Lac-Saint-Jean. Chicoutimi, Société Historique du Saguenay, 1979, 231 pages.
- Tremblay, Victor. Histoire du Saguenay: depuis les origines jusqu'à 1870, Chicoutimi, Société historique du Saguenay, 1984, 482 pages.
- Viens, Russel. Histoire de Roberval coeur du Lac-Saint-Jean, 1855-1955, Chicoutimi, Éditions du centenaire, 1955, 369 pages.
- S.A.. Le Saguenay industriel, s.l., Aubin et Grenon, 1929, 121 pages.

e) Ouvrages sur Riverbend et Alma.

- Chambre de Commerce d'Alma. Toponymie de la Cité d'Alma, Alma, 1969, 79 pages.
- Franche, Pierre. "Alma: historique, avantages et problèmes d'une fusion" dans Revue Municipale, janvier 1965, pages 6-10.
- Gravel, Jean. "La construction de la centrale d'Isle-Maligne" dans Saguenayensia, Chicoutimi, Société historique du Saguenay, 1990, pages 13-30.
- Lee, W.S. "Building a hydro-electric plant on the Saguenay river for Duke-Price Power Company Ltd" dans Contract record and engineering review, décembre 1924, 8 pages.
- Lee, W. S. Hydro-electric development of Duke-Price Power Company Limited, at Isle-Maligne, P.Q., Canada, juin 1925, 17 pages.
- Legris, Charles-Ernest. "Un nouveau centre hydroélectrique sur la rivière Saguenay" reproduction d'un article publié dans Le Progrès du Saguenay, Chicoutimi, 15 juin 1926, 9 pages.
- Legris, C.E. "Le barrage de la Grande Décharge par la compagnie Duke-Price" dans L'annuaire des comtés de Chicoutimi et du Lac-Saint-Jean, Chicoutimi, 1927, pages 305-328.
- Martel, Gaston. "Il y a 60 ans..." dans Saguenayensia, vol. 28, # 3, juillet-septembre 1986, pages 113-116, 124.
- Martel, Gaston et Gravel, Jean. Le grand Alma: 25 ans, Alma, Société d'histoire du Lac-Saint-Jean, 1987, 131 pages.

- Ministère de l'Industrie et du commerce. Inventaire économique et industriel: Riverbend. Commissariat industriel, 1959, 38 pages.
- Société historique du Saguenay. "Cinquantenaire de Riverbend" dans Saguenayensia, novembre-décembre 1975, vol 17, # 6, page 139.
- Tremblay Anicet. Étude du patrimoine bâti des quartiers Riverbend et Isle-Maligne d'Alma, Alma, 1989, 4 vol.
- Tremblay Victor. Alma au Lac-Saint-Jean. Chicoutimi, Société Historique du Saguenay, 1967, pages 258-330.
- Tremblay, Paul et Marier, Jean-Jacques. Saint-Joseph d'Alma a cent ans: 1884-1984. Le Comité du Centenaire de Saint-Joseph d'Alma, Alma, 1984, pages 387-438.
- Ville d'Alma et Ville de Naudville. Mémoire présenté par la Cité d'Alma et la Ville de Naudville sur le projet de fusion de la Cité d'Alma, et des villes de Naudville, de Riverbend, et d'Isle-Maligne, mars 1962, 52 pages.
- Warner, George. [La construction de l'usine et de la ville de Riverbend], inédit, décembre 1950, 8 pages.
- S.A. Plan d'assurance des propriétés de la compagnie Price Brothers: Riverbend, 1934.

Annexe 1

Tableau 26

**CARACTERISTIQUES DES VILLES DE COMPAGNIE
DU SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN**

<u>Nom</u>	<u>Date Incorporation</u>	<u>Statut</u>	<u>Droit de bâtir¹</u>	<u>Type d'industrie</u>	<u>Filiale²</u>	<u>Industrie-mère</u>	<u>Noyau³</u>
Kénogami	1912 1920	Village Ville	oui	papier	Oui	Price Brothers	135
Val-Jalbert ⁴	1915	Village ⁵	non	pulpe	Non	Ouiatchouan Fall Cie.	80
Port-Alfred	1918 1929	Village Ville	oui	pulpe papier(1926)	Oui	Ha! Ha! Bay Sulfite ⁶	150
Isle-Maligne	1924	Ville	non	électricité	Non	Alcan	40 ⁷
Arvida	1925	Cité	non ⁸	aluminium	Non	Alcan	270
Riverbend	1925	Ville	non	papier	Oui ⁹	Price Brothers	45
Dolbeau	1927	Ville	oui	papier	Non	L.S.J. pulp and paper C.	?
Val-Racine	1928	Ville	non	électricité	Non	Alcan	?
Chute-aux-Galets	1921	Aucun	non	électricité	Non	Price Brothers	14

1 "Droit de construire" indique si la compagnie permet la construction de maison privée.

2 "Filiale" indique que ce n'est pas la compagnie-mère qui s'occupe de la gestion de la ville.

3 "Noyau" indique le nombre de maisons construites par la compagnie.

4 Le plan définitif est développé par J.E.A. Dubuc, avec la Compagnie de Pulpe de Chicoutimi en 1915.

5 L'usine a été construite en 1901.

6 Cette compagnie appartient à la Compagnie de Pulpe de Chicoutimi à 45%.

7 Isle-Maligne et Riverbend abritent seulement les cadres supérieurs de la compagnie.

8 On autorise la propriété privée dans les années 1940.

9 À partir de 1946.