

L'agglomération portuaire de Port-Alfred – Bagotville

Jacquelin Harvey

Volume 11, Number 22, 1967

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/020679ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/020679ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (print)

1708-8968 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Harvey, J. (1967). L'agglomération portuaire de Port-Alfred – Bagotville. *Cahiers de géographie du Québec*, 11(22), 27–42. <https://doi.org/10.7202/020679ar>

Article abstract

The Saguenay fjord contains ten port agglomerations, among which that of Port-Alfred-Bagotville is the most important.

The port of Port-Alfred started to expand in earnest in 1929, when the Aluminum Company of Canada Limited decided to improve and enlarge its facilities to meet the needs of its new Arvida plant. Today some 2,500 ships call at Port-Alfred yearly and over 3,500,000 tons of cargo are handled annually over its wharves. Imports of industrial commodities, notably aluminum ore from Guiana, make up the greater part of its traffic. The hinterland includes some ten important industrial establishments, distributed among the main centres of the Saguenay - Lake St. John area. Among these, ALCAN is the most important. Port-Alfred plays an important role in this industrial complex. In spite of certain handicaps, traffic pertaining to the aluminum and newsprint industries assures the harbour of continuing prosperity in the years to come. One may even hope that further developments in the hinterland will contribute to future growth of port activity.

Located half a mile northeast of Port-Alfred, Bagotville seems more like an appendix of its powerful neighbour than an autonomous port. Its facilities and traffic are quite limited. The main port traffic up until 1965, but now discontinued, consisted of the calls of the Canada Steamship Lines' passenger vessels during the summer season.

L'AGGLOMÉRATION PORTUAIRE DE PORT-ALFRED – BAGOTVILLE

par

Jacquelin HARVEY

Ministère de l'Industrie et du Commerce, Québec

Des nombreux affluents du Saint-Laurent, très peu sont réellement navigables. Seul le Saguenay possède une activité maritime digne d'intérêt.¹ Fjord sur une distance de plus de 53 milles (88 kilomètres), le Saguenay est une magnifique voie maritime débouchant au cœur d'un pays en plein développement. Là où l'abrupte paroi du fjord s'adoucit un peu, se sont installées des agglomérations portuaires de diverses dimensions.² Les plus importantes sont celles de Port-Alfred – Bagotville et de Chicoutimi.³

Le présent article a pour but d'analyser le plus important des deux : l'ensemble Port-Alfred – Bagotville.

Sur le plan du trafic total, le port de Port-Alfred, avec 3,624,320 tonnes transitées en 1965, peut se comparer à Trois-Rivières et à Sorel, qui enregistrent respectivement pour la même année, 5,222,689 et 4,596,574 tonnes. Par contre, ses origines récentes, la structure du trafic, son mode d'administration et la nature de l'arrière-pays, l'identifient beaucoup plus à des ports comme Port-Cartier et Sept-Îles que Trois-Rivières et Sorel. Aucune comparaison possible avec le port de Bagotville. De dimensions très restreintes, fortement limité au niveau des installations portuaires, celui-ci gravite dans l'orbite de son puissant voisin, situé à peine un demi-mille plus en aval. Sa principale fonction était jusqu'en 1965, d'accueillir des navires de passagers (C. S. L.).⁴

I — PORT-ALFRED

A – Description du port

Historique

La construction du premier quai de Port-Alfred remonte à 1915, onze ans après celui de Chicoutimi (1904). Des intérêts britanniques (The Port of Chicoutimi Limited), qui exploitait déjà le site portuaire de Chicoutimi, se chargèrent de

¹ En 1965, le trafic des marchandises sur la rivière Outaouais s'élevait à 615 tonnes. Huit passagers empruntèrent aussi cette route fluviale. Plus important, le trafic marchand sur la rivière Richelieu s'élevait, la même année, à 87,741 tonnes dont 25,486 étaient destinées à des ports américains et 456 à ces mêmes ports.

² Pour une liste détaillée de ces ports, voir l'auteur : *La Navigation sur le Saguenay*, thèse de Maîtrise soutenue à l'Institut de géographie de l'université Laval en 1963 (non-publiée).

³ Tout en étant situé sur le Saguenay, le port de Chicoutimi n'est pas compris dans la partie « fjordienne » mais dans la section aux pentes beaucoup plus douces entaillant la cuvette du lac Saint-Jean.

⁴ À partir de 1966, la Canada Steamships Lines a abandonné ses excursions sur le Saguenay.

sa construction. En 1925, le quai devint la propriété de l'Aluminum Company of Canada Limited (ALCAN), alors à ses débuts dans la région. Le dernier grand changement se situe en 1929 lorsque l'ensemble de l'exploitation passa sous l'autorité de la Saguenay Terminals Limited, filiale de l'ALCAN.⁵

L'unique quai des années antérieures à 1929 était surtout utilisé pour la réception du bois de pulpe régional. L'entrée en scène de l'ALCAN amena de nombreuses transformations, en particulier le dragage du port, la construction de nouveaux quais et hangars, l'amélioration des services maritimes et une meilleure utilisation de l'arrière-pays. Néanmoins, le phénomène majeur de cette évolution fut la consécration définitive du port au trafic maritime des deux industries-clefs de la région : celle de l'aluminium et celle du papier-journal. Aujourd'hui encore, les produits de ces deux industries constituent la plus grande partie des cargaisons.

Caractéristiques physiques

Installé à l'intérieur de la baie des Ha ! Ha ! (l'une des plus vastes baies naturelles au monde), le port de Port-Alfred est situé à environ 60 milles (100 kilomètres) de l'embouchure du Saguenay (figure 1). Le flot de marée (14 à 21 pieds/4 à 6 mètres) y atteint son ampleur maximum.⁶ Au voisinage des quais, la profondeur atteint 4,5 à 6,5 brasses (27 à 39 pieds) mais augmente rapidement à mesure que l'on s'en éloigne. Il s'agit donc d'un port en eau profonde pouvant recevoir des navires relativement importants. La saison de navigation s'étire du 15 avril au 15 décembre environ.⁷

Limites

Si les limites du port s'identifient avec celles de la baie des Ha ! Ha !, le havre lui-même est beaucoup plus restreint. Il s'étend de la rivière à Mars, petit cours d'eau séparant les municipalités de Port-Alfred et de Bagotville, à l'Îlet, situé à trois-quart de mille au sud-est des installations portuaires.

Installations portuaires

Toutes proportions gardées, l'équipement portuaire de Port-Alfred se compare avantageusement à celui de ports plus importants. Il est particulièrement bien adapté à la manutention des marchandises reliées directement aux industries de l'aluminium et du papier-journal. Ainsi trouvons-nous l'équipement détaillé au tableau suivant, page 29, et illustré à la photo 1.

En excellent état, cet ensemble peut recevoir presque tous les types de navires : cargo, pétrolier, navire des Grands-Lacs (*laker*) ou simple goélette.⁸

⁵ La compagnie Saguenay Terminals Limited fut créée spécialement pour exploiter les installations portuaires de Port-Alfred.

⁶ SERVICE HYDROGRAPHIQUE CANADIEN, *Table des marées et des courants, fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay*, Mines et Relevés techniques, Ottawa 1962, p. 58.

⁷ Il arrive que des navires circulent sur le Saguenay avant le 15 avril ou après le 15 décembre, mais ce sont des exceptions.

⁸ La limite s'exerce au niveau du tonnage et du tirant d'eau.

Organisation administrative et financière

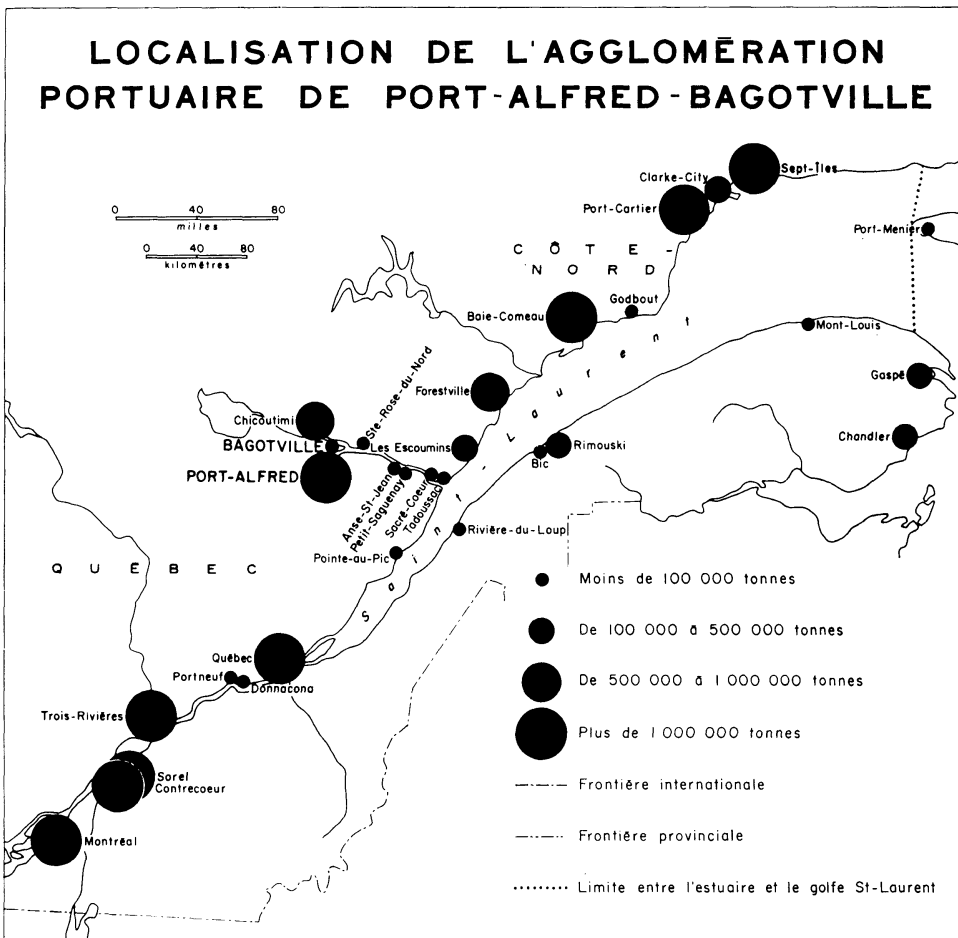
Le développement du port fut surtout remarquable après 1925 lorsqu'il passa sous le contrôle de l'Aluminum Company of Canada Limited. Les immenses besoins en matières premières de cette compagnie ainsi que ceux de la Consolidated Paper Corporation Limited, déjà fixée dans la région, rendirent nécessaire une amélioration constante des installations portuaires, qui relèvent donc de l'entreprise privée.

Équipement

Nombre de quais	3
Longueur des quais (pieds)	3,000
Hangars de transit (pieds carrés)	477,000
Parcs à charbon (tonnes)	100,000
Réservoirs pétroliers (gallons)	12,600,000
Tours marines (nombre)	5
Grues mécaniques (nombre)	2
Chemin de fer (pieds)	15,000
Postes de communications (nombre)	1
Remorqueurs (nombre)	2 ⁹

⁹ Ces remorqueurs sont cependant basés à Bagotville.

Figure 1



Sur le plan financier, l'organisation de Port-Alfred s'apparente à celle de Port-Cartier ou de Sept-Îles. Malgré un contrôle quasi-exclusif de l'activité financière par des intérêts privés, les services comme la douane, les agences de change, les banques..., etc., restent facilement accessibles à qui veut les utiliser.

Dans l'ensemble, malgré les longues périodes de stagnation hivernale, le port de Port-Alfred s'avère rentable. La spécialisation du trafic, les denrées attachées à la production de l'aluminium qui constituent près de 70% de tout le transit en sont peut-être la raison.¹⁰

B - Le trafic

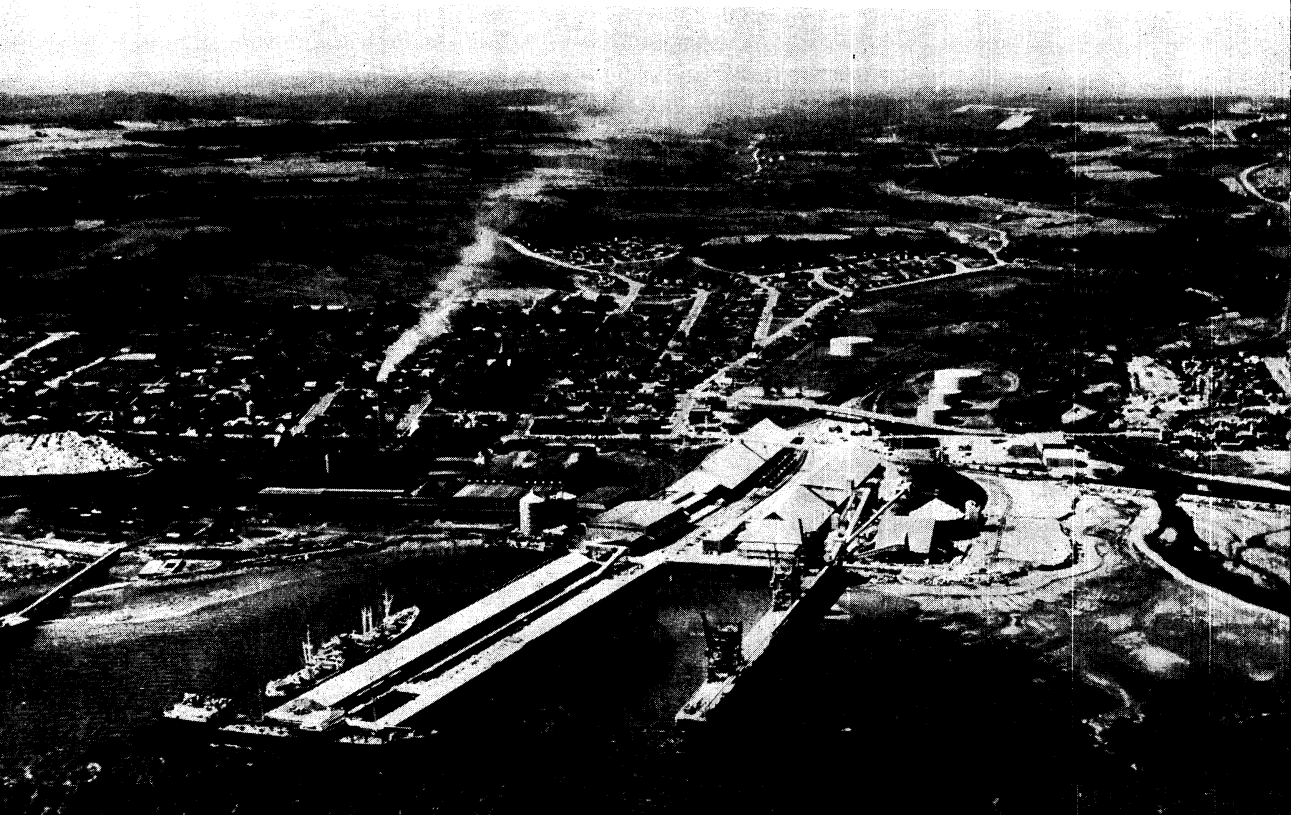
1. Les navires

Environ 2,500 navires par an accostent à Port-Alfred. Le plus fréquent est le minéralier à bauxite, qui vient des ports des Caraïbes et de la côte est

¹⁰ De nombreux ports dans le monde et même au Québec doivent leur développement à l'accroissement d'un type particulier de trafic. Par contre, cette spécialisation peut s'avérer dangereuse si le marché vient à disparaître ou à diminuer. La meilleure solution réside dans un trafic aussi diversifié que possible à tous les niveaux.

Photo 1 Le port de Port-Alfred. Au premier plan (centre-bas), les installations portuaires appartenant à la Saguenay Terminals Limited. Le quai de droite, avec ses tours maritimes, sert au déchargement de la bauxite dont une partie est entreposée dans les hangars visibles à l'extrémité du quai. Le quai de gauche est surtout utilisé pour l'entreposage et l'expédition de lingots d'aluminium. Des pipelines permettent aussi le déchargement de produits pétroliers. À l'extrême gauche, une partie du troisième quai appartenait à la Consolidated Paper Corporation Limited dont on aperçoit les installations juste à l'arrière. Dans sa moitié gauche, le plan central montre la ville de Port-Alfred tandis que dans l'autre moitié, on peut observer quelques réservoirs de pétrole, la rivière à Mars et, enfin, une partie de Bagoiville. L'arrière-plan nous révèle la platitude de la cuvette du lac Saint-Jean bordée dans le lointain par la chaîne Laurentienne.

(Photo SAGUENAY TERMINALS LIMITED)



nord-américaine. Jaugeant de 6,000 à 12,000 tonneaux, mixte la plupart du temps, il possède des cales spécialement conçues pour le transport de cette matière première.¹¹ Le navire sert aussi au transport de plusieurs autres produits (particulièrement en vrac) comme les produits chimiques, le sel et le soufre. Les pétroliers, dont le tirant d'eau reste inférieur à 36 pieds (ceux de 18,000 à 20,000 tonneaux), peuvent aussi accoster le long des quais. En 1965, ils y déchargèrent plus de 235,504 tonnes de pétrole brut ou raffiné. Quelques navires des Grands-Lacs (*lakers*) s'amarrèrent plus ou moins régulièrement dans le port.¹² Ils ravitaillent en bois de pulpe les moulins de la Consolidated Paper Corporation Limited et repartent avec du papier-journal. Enfin, de moindre importance mais toujours pittoresques, nous retrouvons les goélettes reliant les ports du Saint-Laurent à ceux du Saguenay. En recueillant le bois de pâte des petites agglomérations portuaires de l'aval comme l'Anse-Saint-Jean, Petit-Saguenay et Sacré-Cœur (voir figure 1), elles contribuent dans une large mesure à l'approvisionnement de Port-Alfred (C. P. C. L.). Leur bas tarif leur permettent de concurrencer les moyens de transports terrestres, particulièrement sur le plan des marchandises générales.

2. Les cargaisons

La figure 2 montre la supériorité très nette du trafic océanique sur le trafic côtier. Alors que le premier ne descend pas au-dessous de 2,200,000 tonnes par an s'élevant même au-delà de 3,500,000 tonnes en 1955, le second ne dépasse guère la cote de 500,000 tonnes par an.

Entre 1952 et 1965, le trafic océanique a subi quelques fluctuations. Le point culminant fut atteint en 1955 avec 3,781,909 tonnes, grâce à une hausse exceptionnelle du marché mondial de l'aluminium.¹³ Revenu aux alentours de 3,000,000 tonnes en 1956, le trafic océanique supporta durement une grève générale (4 mois) qui a paralysé, au cours de l'année 1957, la grande aluminerie d'Arvida. Ses effets se firent sentir jusqu'en 1959, qui fut une année creuse (2,447,474 tonnes). Si le sommet de 1960 (3,019,999) tonnes marque, en définitive, la reprise complète des opérations, le trafic océanique n'en subit pas moins les années suivantes, la concurrence accrue d'industries étrangères, particulièrement dans le secteur de la production de l'aluminium (Russie, Norvège et, au Québec, Reynolds Aluminum Company Limited).

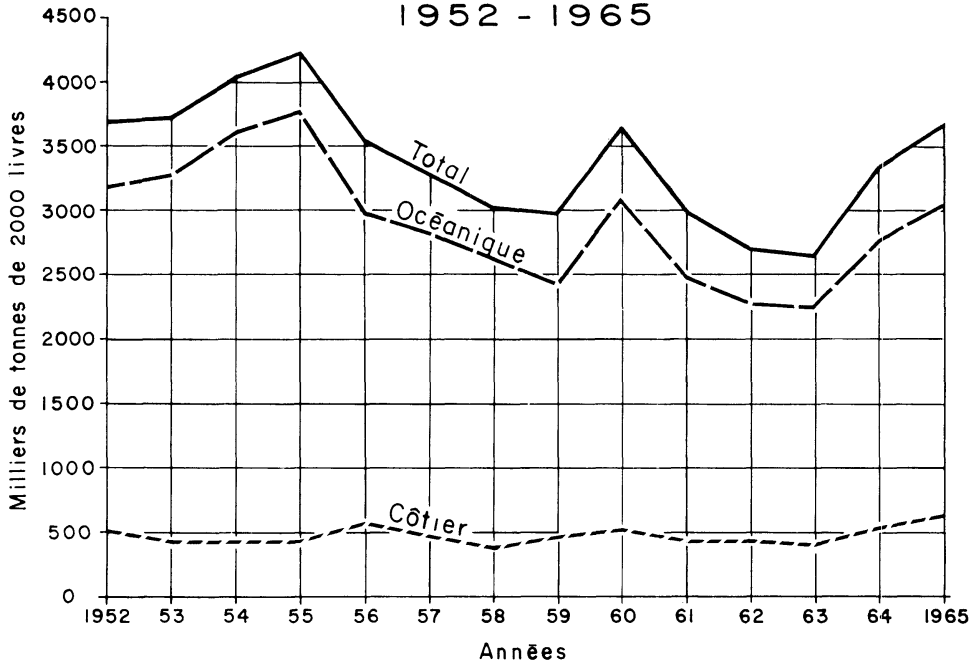
Relativement stable dans son ensemble, le trafic côtier se prête assez peu à l'interprétation. Tout au long de la période, il se maintient entre 350,000 et 550,000 tonnes par an, tonnage quatre à cinq fois inférieur au trafic océanique. Mais, l'examen des matières transitées dans le port nous renseigne beaucoup plus sur la structure du trafic (tableaux 1 et 2). Presque toutes, en effet, sont destinées à l'industrie et dès lors, on peut deviner le rôle joué par le port. Une

¹¹ Renseignements fournis par les autorités du port de Port-Alfred.

¹² Il n'est pas question ici des immenses *lakers* ayant souvent plus de 700 pieds de longueur dont l'apparition sur le Saint-Laurent, en aval de Montréal, est due à la création de la Voie maritime du Saint-Laurent.

¹³ Informations verbales fournies par l'Aluminum Company of Canada Limited.

TRAFIC DES CARGAISONS DANS LE PORT DE PORT-ALFRED, 1952 - 1965



Source : *Shipping Report* (54,203 - 54,204) B. F. S.

Figure 2 Il est pratiquement impossible d'obtenir des statistiques précises concernant le trafic côtier des marchandises avant 1952, année où les *Shipping Reports* ajoutèrent ce type de trafic dans leur publication annuelle. Par contre, on trouve dans la même publication, à partir de 1941, un large éventail de données touchant le trafic océanique. Afin d'établir un élément de comparaison entre les deux, nous avons donc préféré ignorer la période antérieure à 1952 pour le trafic océanique, quitte à référer le lecteur à la thèse de maîtrise en géographie soutenue par l'auteur à l'Université Laval en 1963.

Tableau 1 *Trafic des cargaisons océaniques dans le port de Port-Alfred en 1965*
(tonnes de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes)

Produits	Sorties	Entrées	Total
Billes et billots	653	45	698
Bauxite et alumine	—	2,004,621	2,004,621
Bitumineux	—	113,922	113,922
Soufre	—	10,793	10,793
Bois d'œuvre et en grumes	8,247	—	8,247
Papier-journal	286,706	—	286,706
Cartons	4,676	—	4,676
Produits chimiques non spécifiés	—	24,669	24,669
Combustibles	—	235,504	235,504
Coke	—	164,420	164,420
Lingots d'aluminium	125,569	—	125,569
Marchandises générales	4,493	1,200	5,693
Autres	25,886	1,982	27,868
TOTAL	456,230	2,557,156	3,013,386

Source: Saguenay Terminals Limited, Port-Alfred.

Tableau 2 *Trafic des cargaisons côtières dans le port de Port-Alfred en 1965*

(tonnes de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes)

<i>Denrées</i>	<i>Sorties</i>	<i>Entrées</i>	<i>Total</i>
Bois de pulpe	—	432,684	432,684
Minéral de fer et concentré	—	1,192	1,192
Fluorine	—	111,874	111,874
Sel	—	61,660	61,660
Marchandises générales	—	1,982	1,982
Autres	1,542	—	1,542
TOTAL.	1,542	609,192	610,934

Source : Saguenay Terminals Limited et Consolidated Paper Corporation Limited, Port-Alfred.

matière cependant se distingue nettement des autres : le bauxite. De 1952 à 1965, elle n'a jamais constitué moins de 51% du trafic total annuel grim pant jusqu'à près de 65% en 1954. Le tableau (3) suivant donne une excellente idée de la place de cette dernière durant la période mentionnée.

Par ailleurs, les tableaux 1 et 2 montrent aussi la nette orientation du trafic vers l'intérieur.

Si un grand nombre

de produits industriels est déchargé dans le port, deux ont une réelle importance sur le plan des expéditions : les lingots d'aluminium et le papier-journal. Ainsi se confirme le rôle de Port-Alfred : satisfaire les besoins des deux grandes industries de la région.

Tableau 3 *Importance de la bauxite dans le trafic global de Port-Alfred, 1952 à 1965*

(tonnes de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes)

<i>Année</i>	<i>Trafic total</i>	<i>Trafic de la bauxite</i>	<i>Pourcentage</i>
1952	3,699,118	2,293,935	62.0
1953	3,722,629	2,411,684	64.7
1954	4,058,163	2,637,505	64.9
1955	4,245,629	2,743,731	64.6
1956	3,534,106	2,130,427	60.2
1957	3,271,853	1,980,430	60.3
1958	3,016,291	1,873,926	62.1
1959	2,943,777	1,808,844	61.4
1960	3,632,062	2,278,492	62.7
1961	2,941,463	1,715,869	58.3
1962	2,726,806	1,503,882	55.1
1963	2,656,519	1,458,651	54.9
1964	3,330,790	1,818,748	54.6
1965	3,624,120	1,849,593	51.0
MOYENNE DE LA PÉRIODE			59.7

Source : Extrait de *Shipping Report* (54,203), B. F. S.

C — L'arrière-pays

Limité à un ensemble régional d'abord accroché à la rivière Saguenay et au lac Saint-Jean, l'arrière-pays de Port-Alfred¹⁴ est fort restreint. On ne

¹⁴ À moins d'indications contraires, il s'agit toujours de l'arrière-pays du port et non de la ville.

peut guère le comparer à celui de Québec ou de Montréal, qui s'appuie sur une vaste zone intérieure déjà fort avancée sur le plan de la mise en valeur. Plus comparable serait l'arrière-pays de Port-Cartier ou de Sept-Îles qui présente des caractéristiques similaires (en particulier le contrôle de l'activité portuaire par un secteur-type d'industries). Néanmoins, on peut quand même le diviser en trois parties bien distinctes : un arrière-pays importateur, un arrière-pays exportateur et, en réunissant les deux, un arrière-pays de base.

L'arrière-pays importateur

Plus restreint que son opposé, l'arrière-pays importateur comprend surtout les villes de Port-Alfred – Bagotville, Kénogami – Jonquière et Arvida. Dans ce complexe urbain, l'Aluminum Company of Canada Limited (Arvida) constitue le principal client. Par exemple, à ses usines sont destinées les arrivages de bauxite (1,849,593 tonnes en 1965), au minimum 50% des produits pétroliers, le reste étant redistribué dans les centres avoisinants, et les arrivages de sel (61,660 tonnes en 1965). Consolidated Paper Corporation Limited (Port-Alfred) et Price Brothers & Company (Kénogami) importent coke et soufre pour leur compte personnel mais aussi pour celui d'entreprises similaires ailleurs dans la région. Le bois de pulpe entrant dans le port échoue, en général, dans les cours de la Consolidated Paper Corporation Limited ainsi que les bitumineux destinés aux hauts-fourneaux de cette compagnie.

L'arrière-pays exportateur

Par contre, l'arrière-pays exportateur englobe une région plus étendue que l'arrière-pays importateur grâce à l'industrie du papier-journal. Plusieurs centres régionaux, assez éloignés du port, doivent à ces industries leur relative prospérité : à Riverbend, c'est la Price Brothers & Company ; à Desbiens, la St. Raymond Paper Limited et à Dolbeau, la St. Lawrence Corporation Limited. Cependant, comme dans le cas précédent, le cœur de cet arrière-pays est constitué des agglomérations voisines du port ; d'abord Arvida où les produits de l'aluminium dominent nettement, puis, Kénogami, avec le second producteur de papier-journal de la région et, enfin, la ville même de Port-Alfred, avec les importants moulins à papier de la Consolidated Paper Corporation Limited.

L'arrière-pays de base

La réunion des deux arrières-pays précédemment définis nous amène à ceinturer une zone territoriale constituant la sphère d'influence globale de Port-Alfred : c'est l'arrière-pays de base. Il comprend donc l'ensemble des principales agglomérations comprises à l'intérieur d'un secteur ne s'écartant guère de la rivière Saguenay et du lac Saint-Jean, à l'exception de Chicoutimi qui possède son propre port. Cela signifie une dizaine d'établissements industriels ayant une relation quelconque avec le port, parmi lesquels l'ALCAN domine nettement.

Dans l'ensemble, l'arrière-pays de Port-Alfred est très limité tant sur le plan démographique que sur le plan économique. L'élément humain, en

général accroché au Saguenay ou ceinturant le lac Saint-Jean, laisse les régions intérieures pratiquement vides. De plus, si les deux grandes industries régionales lui assurent un trafic régulier, elles exercent par contre un contrôle des activités portuaires qui pourrait se révéler néfaste si l'une d'entre elles ralentissait ses opérations. L'exploitation des gisements aurifères mistassiniens pourrait élargir cet arrière-pays au-delà de la cuvette du lac Saint-Jean si elle était dirigée vers le Saguenay. Tel n'est pas le cas, pour le moment du moins, puisqu'elle s'oriente plutôt vers l'enclave abitibienne. Un autre facteur dont on ignore encore la portée réelle, est l'ouverture de la nouvelle route entre la région du lac Saint-Jean et l'Abitibi. L'impact économique se fera sûrement sentir aux deux extrémités et il faut espérer que le port de Port-Alfred puisse en retirer quelque profit.

D - Les relations maritimes

Un trafic annuel de marchandises avoisinant les 3,500,000 tonnes par an risque d'étendre ses ramifications dans des régions fort éloignées. Quelle que soit leur nature, les relations maritimes se font ou avec les ports étrangers : c'est le commerce international, ou avec les ports canadiens : c'est le cabotage.

À Port-Alfred, les entrées sont en général de 4 à 5 fois supérieures aux sorties grâce aux arrivages de minéraux d'aluminium (tableaux 1 et 2), qui proviennent uniquement de l'hémisphère occidental. Le tableau 4 donne des précisions.

Les relations maritimes acquièrent leur véritable importance avec le trafic de la bauxite en provenance de la Jamaïque et des Guyanes anglaises ; ce minerai constitue environ 59% du trafic total enregistré dans le port. Par ailleurs, les importations de produits pétroliers (Caraïbes et Vénézuéla) et de soufre (Texas), renforcent encore les liens unissant Port-Alfred à cette partie du monde. Sur un autre plan, Port-Alfred établit aussi des relations

Tableau 4 *Origine des principales denrées entrant dans le port de Port-Alfred*

<i>Denrées</i>	<i>Origine</i>
Bauxite et alumine	Jamaïque et Guyanes anglaises
Produits pétroliers	Caraïbes et Vénézuéla
Bois à pâte	Rivière Saguenay et île d'Anticosti
Soufre	Texas (Galveston)
Produit chimiques	Chicago et Terre-Neuve
Coke	États-Unis
Bitumineux	Sydney (Nouvelle-Écosse)
Sel	Grands Lacs

Source : Informations fournies par les autorités de Port-Alfred.

maritimes avec les ports étrangers par ses exportations outre-mer. En 1965, l'ALCAN expédia plus de 125,569 tonnes en lingots d'aluminium vers des ports européens comme Londres, Glasgow, Portsmouth, Rotterdam, Hambourg et Copenhague. Au cours de la même année, 286,706 tonnes de papier-journal furent vendues à l'étranger dont 50% environ du marché américain (New-York, Miami, Houston). Le reste est réparti entre certaines villes du Royaume-Uni,

d'Amérique du sud (Rio de Janeiro et São Paulo), certains centres africains (Dakar et Le Cap), et asiatiques.

Avec les ports canadiens, les relations maritimes restent minces, le trafic étant surtout limité aux arrivages de bitumineux et de sel. Par contre, elles sont plus importantes avec les ports du Québec grâce aux entrées de bois de pulpe (432,684 tonnes en 1965). Les trois quarts de ce tonnage proviennent de l'île d'Anticosti et le reste, de petites agglomérations portuaires échelonnées le long du Saguenay (Sacré-Cœur, Petit-Saguenay, Anse-Saint-Jean et Sainte-Rose-du-Nord) (figure 1).

E - Les fonctions du port

D'après le trafic

Les principaux composants du trafic sont les minéraux et les lingots d'aluminium, le bois de pulpe, le papier-journal, le soufre, le sel, le coke, les bitumineux, les produits pétroliers et les produits chimiques (se référer aux tableaux 1 et 2). Exception faite d'une partie des produits pétroliers entreposés dans le port pour le compte de compagnies comme Petrofina, British Petroleum, Shell et Imperial Oil, tous ont une relation quelconque avec les deux grandes industries régionales : celle de l'aluminium et celle du papier-journal, conférant ainsi au port une fonction carrément industrielle.

D'après l'arrière-pays

À part les grandes industries régionales, la région Saguenay - Lac-Saint-Jean n'utilise guère le port de Port-Alfred. Si, autrefois, le Saguenay jouait un certain rôle sur le plan de l'approvisionnement général, est aujourd'hui détrôné par les moyens de communications terrestres (route et rail) plus rapides bien que de coût supérieur. La fonction commerciale reste donc très mince et rares sont les commerces utilisant le port comme course principale d'approvisionnement.

Arrière-pays et trafic maritime sont intimement liés ; ici aussi, on se heurte à l'utilisation pour fins industrielles de la disponibilité des installations portuaires de Port-Alfred. Si le trafic illustre la fonction industrielle du port, l'arrière-pays nous la précise encore et dans l'ensemble, à part les grandes industries comme l'aluminerie et le moulin à papier, la région du Saguenay - Lac-Saint-Jean retire bien peu des activités portuaires de Port-Alfred.

Problèmes et avenir du port

Moderne et bien équipé, établi au fond d'une baie naturellement propice aux activités maritimes, le port de Port-Alfred pourrait sans doute assurer un trafic supérieur au trafic actuel. Certains handicaps restreignent donc ses possibilités.

La nature de l'arrière-pays, à peu près entièrement inexploité en dehors du secteur avoisinant le Saguenay et le lac Saint-Jean, limite de beaucoup son expansion ; la pauvre diversification d'un trafic presque totalement concentré sur la production industrielle faible (70% pour la seule ALCAN) et, enfin, la concurrence accrue exercée sur les ports du Saguenay par les moyens de circulation

terrestres (route et rail). Handicaps majeurs, sans nul doute, ayant pour effet d'éliminer presque totalement le rôle commercial du port.

Par contre, même rapidement circonscrit, l'arrière-pays englobe l'un des plus vastes complexes industriels du monde avec l'Aluminum Company of Canada Limited. Comme cette industrie importe la plus grande partie de ses matières premières, l'on peut donc être assuré d'un trafic régulier sur le plan des importations. L'industrie du papier-journal poursuivra sans doute son expansion, et augmentera ses importations de soufre, de bitumineux et de coke auxquelles s'ajoutent les arrivages de bois de pulpe.

Du côté des exportations, les lingots d'aluminium et le papier-journal attirent surtout l'attention. Si le *boum* de l'aluminium semble déjà appartenir au passé, le marché mondial n'en demeure pas moins relativement stable et il n'est pas douteux que Port-Alfred reste le débouché naturel des produits de l'ALCAN. Par ailleurs, la demande reste forte dans le cas du papier-journal. Le port est donc assuré pour une certaine période d'un trafic régulier en ce domaine.

Les nouveaux gisements miniers de Mistassini sont en exploitation depuis quelques années déjà. Avec ses avantages naturels et ses installations modernes, Port-Alfred pourrait être le port d'embarquement du minerai dans les grands minéraliers. Personne n'ignore cependant que le minerai du lac Mistassini s'oriente vers la région abitibienne.

L'organisation portuaire de Port-Alfred, dans sa forme actuelle, doit son existence à l'Aluminum Company of Canada Limited. Il est donc normal qu'elle assume la plus grande part de responsabilités dans tous les domaines de l'activité portuaire. Si cette situation assure la rentabilité du port, elle peut néanmoins s'avérer très dangereuse. Une diminution notable du trafic attaché à cette industrie ramènerait ce dernier à un état inférieur beaucoup moins intéressant. Un trafic plus diversifié, tout en laissant au port son autonomie sur le plan industriel, lui assurerait une sécurité relative indépendamment des fluctuations de la production des grands complexes industriels régionaux.

II — BAGOTVILLE

Situé à l'intérieur de la baie des Ha! Ha!, un demi-mille au nord-ouest de Port-Alfred, le port de Bagotville apparaît plus comme un appendice de son puissant voisin que comme un port réellement autonome. Les installations portuaires y sont fortement limitées tout comme son trafic. Jusqu'en 1965, les navires de passagers de la Canada Steamship Lines y relâchaient durant leur saison de navigation et sans doute, leur présence hebdomadaire constituait-elle la caractéristique principale du port.

A — Description du port

Origine

Le premier quai de Bagotville, un petit débarcadère construit en 1860, fut acquis par le gouvernement fédéral en 1876. La construction du premier hangar de transit date des années 1886-87 et le second, de 1896-97. Au cours

des années 1908-09, une nouvelle jetée remplaça le débarcadère initial. Enfin, en 1938-39, un petit quai privé, construit à proximité du quai gouvernemental, passe sous l'autorité du gouvernement fédéral. Depuis cette époque, aucun aménagement notable ne s'est ajouté à l'équipement du port, les autorités fédérales s'en tenant à l'entretien normal des installations déjà en place.¹⁵

Installations portuaires

Le port de Bagotville compte peu d'installations portuaires contrairement à son puissant voisin Port-Alfred (photo 2). On y trouve :

<i>Organisation administrative</i>	<i>Équipement</i>	
Tous les ports du Saint-Laurent – Saguenay qui ne relèvent pas du Conseil des Ports nationaux ou de l'entreprise privée, tombent sous la gouverne des autorités fédérales. Le ministère des Transports prend à sa charge le domaine du trafic tandis que l'entretien général (dragage, nouveaux quais, hangars ..., etc.) relève du ministère des Travaux publics. Le port de Bagotville est donc administré par ces deux organismes à partir d'agences installées dans la ville de Québec.	Nombre de quais	2
	Longueur des quais (pieds)	907
	Débarcadère amovible (nombre)	1
	Hangars de transit (pieds carrés)	6,300
	Gardien de quai	1

B – Le trafic

1. Les navires

Peu de navires circulent dans le port de Bagotville, une moyenne annuelle de 27 pour les sept dernières années (tableau 5). On y rencontre surtout des goélettes, un ou deux pétroliers et parfois, un minéralier en transit vers Port-Alfred.

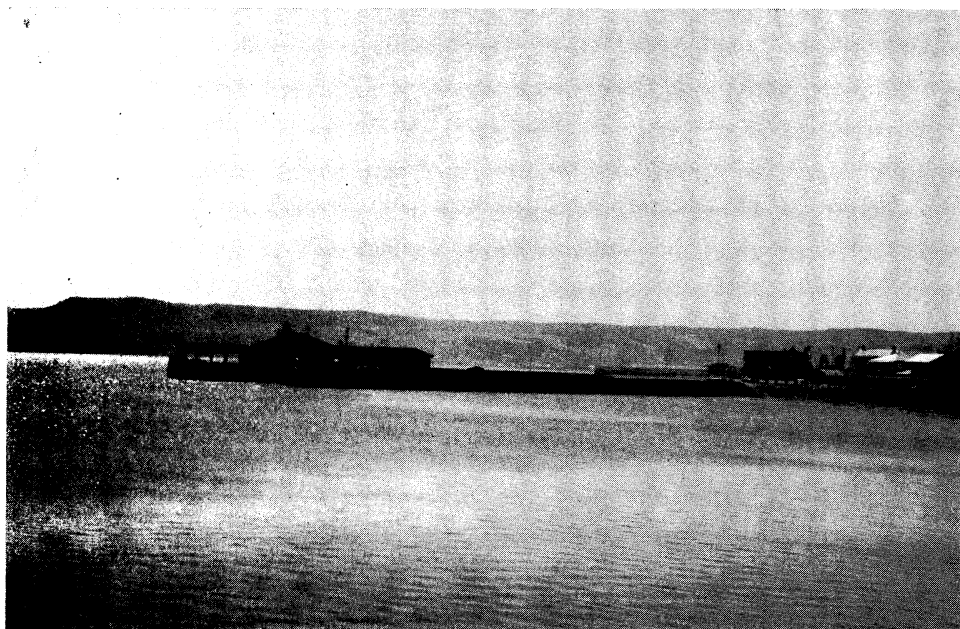
Le trafic le plus important était celui des navires de passagers (C. S. L.) qui, jusqu'en 1965, accostaient au port au rythme de cinq arrivées et départs par semaine, de la mi-juin au début de septembre. Enfin, deux remorqueurs, propriété de la Foundation Maritime Company, résident à Bagotville durant la saison de navigation.¹⁶

2. Les cargaisons

L'éventail des cargaisons transitées dans le port reste très faible, limité aux produits pétroliers, aux engrais chimiques, au bois de construction, aux tuyaux de béton et au gravier (tableau 6).

¹⁵ À l'exception d'un débarcadère construit pour les navires de passagers de la Canada Steamship Lines.

¹⁶ Ces deux remorqueurs, loués par la Saguenay Terminals Limited, sont utilisés pour la manœuvre des navires principalement dans le port de Port-Alfred.



(Photo J. HARVEY)

Photo 2 Quai de Bagotville. Au premier plan, les deux quais de Bagotville (Saint-Alphonse et Lepage) sur lesquels on aperçoit les bangars de transit et le débarcadère amovible (slip). À remarquer, la présence des deux remorqueurs utilisés par la S. T. L avec une partie des installations de Port-Alfred à l'arrière plan. Les pentes plus ou moins abruptes de la baie des Ha! Ha! forment la toile de fond.

3. Les passagers

Bagotville constituait sur le Saguenay l'un des ports d'escales pour les navires de la Canada Steamship Lines qui demeuraient en réalité, l'élément important.¹⁸ Cinq arrivés et départs hebdomadaires, de la mi-juin au début de septembre, amenaient dans le port environ 3,500 touristes. Tous repartaient avec les mêmes navires dans une proportion avoisinant les 95%, les escales durant tout au plus quelques heures ou une soirée. L'impact économique de leur présence sur la région immédiate restait donc en définitive assez mince. Malgré tout, leur disparition se fera cruellement sentir tant sur le trafic que sur l'activité portuaire générale.

Tableau 5 Nombre de navires dans le port de Bagotville, 1958 à 1965¹⁷

Années	Navires
1958	30
1959	33
1960	23
1961	20
1962	15
1963	44
1964	24
1965	31

MOYENNE 27

Source : Ministère fédéral des Transports, agence de Québec.

¹⁷ À l'exclusion des navires de passagers.

¹⁸ Les deux autres étaient Chicoutimi, située quelques milles à l'amont, point extrême de la croisière et Tadoussac, à l'embouchure du Saguenay (figure 1).

Tableau 6 *Trafic des cargaisons dans le port de Bagotville, de 1958 à 1965*

(gallons - pieds carrés - tonnes)

Années	Entrées	Sorties
1958	Produits pétr. (vrac) : 33,000 g.	Bois de construction : 1,028,950 p.c.
1959	Produits pétr. (vrac) : 45,670 g.	Bois de construction : 2,333,648 p.c.
1960	Produits pétr. (vrac) : 152,980 g.	Bois de construction : 150,000 p.c.
1961	Produits pétr. (vrac) : 42,000 g.	-----
1962	-----	Tuyaux de béton : 5,186 t.
1963	Engrais chimiques : 100 t.	Gravier : 750 t.
		Tuyaux de béton : 2,719 t.
1964	Produits pétr. (vrac) : 7,341 g.	Bois de construction : 1,922,906 p.c.
		Tuyaux de béton : 1,800 t.
1965	-----	Bois de construction : 7,471,941 p.c.
		Tuyaux de béton : 2,504

Source : Ministère fédéral des Transports, agence de Québec.

C - L'arrière-pays

On ne peut guère parler d'arrière-pays tellement l'influence de Port-Alfred est grande dans le cas présent. Néanmoins, il existe, confiné principalement à la ville de Bagotville et à ses abords immédiats.

D - Les fonctions et les relations maritimes du port

La presque totalité des denrées pénétrant dans le port est destinée à la consommation locale. Quant aux expéditions, elles se font à partir d'entreprises localisées dans la ville même ou ses abords immédiats. L'agglomération de Bagotville constitue donc le client principal du port et c'est pour cette raison que la fonction locale y prédomine. Des liens à l'échelon régional peuvent exister avec Port-Alfred mais les deux centres sont tellement rapprochés que nous hésitons à pousser plus loin cette distinction. Le trafic des navires de tourisme modifiait assez peu cette situation, Bagotville n'étant qu'une escale sur la croisière Saint-Laurent - Saguenay.

Étant donné le faible tonnage circulant dans le port, les relations maritimes resteront minces même si elles atteignent des régions plus ou moins éloignées. La ville de Montréal apparaît comme le client principal au chapitre des expéditions tandis que les arrivages proviennent soit de Montréal, de Saint-Jean (N. B.) ou même d'Halifax. Les relations maritimes se situent donc aux niveaux provincial et national. Nous n'avons rien observé aux niveaux local et international.

Conclusion : problèmes et avenir du port

Situé, au voisinage immédiat de Port-Alfred, le port de Bagotville ne peut espérer se développer. Minimé en définitive, son trafic subit la forte concurrence de son puissant voisin et des moyens de communications terrestres. Jusqu'en

1965, l'activité majeure du port était le trafic des navires de passagers même s'il durait à peine trois mois par saison de navigation. Avec sa disparition, le port de Bagotville perd son atout principal.

Pour lui donner un regain de vitalité, il faudrait trouver un ou plusieurs clients réguliers. L'ALCAN, par exemple, pourrait lui confier une petite partie de son trafic mais semble peu intéressée. Cet état de chose est compréhensible si l'on considère que le port de Port-Alfred, tout en étant fort bien équipé, tourne lui-même au ralenti depuis quelques années.¹⁹ Malgré tout, le port de Bagotville reste en meilleure position que les autres ports secondaires du Saguenay. Alors que l'arrière-pays de Sacré-Cœur, Petit-Saguenay, Anse-Saint-Jean et Sainte-Rose-du-Nord se limite aux petites agglomérations limitrophes et aux concessions forestières dont les activités ont tendance à diminuer, celui de Bagotville pourrait englober une vaste région en pleine croissance démographique et économique. Si le port n'enregistre aucun progrès, ce n'est donc pas par manque de possibilités mais surtout à cause de la concurrence trop forte opérée par Port-Alfred et les transports terrestres. À ces deux éléments concurrentiels, s'en ajoute un troisième : le port de Chicoutimi, situé à quelques milles à l'amont.

SUMMARY

The Saguenay fjord contains ten port agglomerations, among which that of Port-Alfred - Bagotville is the most important.

The port of Port-Alfred started to expand in earnest in 1929, when the Aluminum Company of Canada Limited decided to improve and enlarge its facilities to meet the needs of its new Arvida plant. Today some 2,500 ships call at Port-Alfred yearly and over 3,500,000 tons of cargo are handled annually over its wharves. Imports of industrial commodities, notably aluminum ore from Guiana, make up the greater part of its traffic. The hinterland includes some ten important industrial establishments, distributed among the main centres of the Saguenay - Lake St. John area. Among these, ALCAN is the most important. Port-Alfred plays an important role in this industrial complex. In spite of certain handicaps, traffic pertaining to the aluminum and newsprint industries assures the harbour of continuing prosperity in the years to come. One may even hope that further developments in the hinterland will contribute to future growth of port activity.

Located half a mile northeast of Port-Alfred, Bagotville seems more like an appendix of its powerful neighbour than an autonomous port. Its facilities and traffic are quite limited. The main port traffic up until 1965, but now discontinued, consisted of the calls of the Canada Steamship Lines' passenger vessels during the summer season.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- BLANCHARD, R., *L'Est du Canada français*, tome 2, Montréal, Librairie Beauchemin Limitée, 1935, 336 pages.
- BUREAU FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE, *Shipping Report*, n° 54,203 et 54,204, Ottawa, 1965.
- DEPARTMENT OF MINES AND TECHNICAL SURVEYS, *St. Lawrence Pilot*, The Canadian Hydrographic Service, Ottawa, 1957, 534 pages.

¹⁹ C'est d'ailleurs le problème de plusieurs grands ports du Saint-Laurent, entre autres Montréal et Québec.

- CAMU, P., *Les ports de la province de Québec*, dans *Cahiers de géographie de Québec*, n° 6, avril-sept. 1959, pp. 393-403.
- CÔTÉ, M., *La forêt dans l'économie du Saguenay*, dans *L'Actualité Économique*, n° 2, juil.-sept. 1961, pp. 303-339.
- HARVEY, J., *La Navigation sur le Saguenay*, thèse de maîtrise, Université Laval, 1963, 239 pages (non-publiée).
- LÉRAT, S., *Bauxite et Aluminium*, dans *Cahiers d'Outre-Mer*, n° 45, janv.-mars 1959, Bordeaux, pp. 64-100.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU CANADA, *Renseignements sur le chenal maritime du Saint-Laurent entre Pointe-au-Père et Montréal et annuaire des marées, de Montréal au lac Ontario et rivière Ottawa*, Division du chenal maritime du Saint-Laurent, Ottawa, 1962, 213 pages.
- MORGAN, F. W., *Ports and Harbours*, Hutchison's University Library, Londres, 1958, 176 pages.
- PÉPIN, P.-Y., *Principaux traits sociaux-économiques de la région Saguenay - Lac-Saint-Jean*, dans *Cahiers de géographie de Québec*, n° 13, oct. 1962 - mars 1963, pp. 57-81.
- SARGENT, A. J., *Seaports and Hinterlands*, Adam and Charles Black, Londres, 1938, 688 pages.
- THE ECONOMIC RESEARCH CORPORATION, *An Economy Survey of the Saguenay - Lake St. John Region of the Province of Québec*, Montréal, 1959, 206 pages.
- 